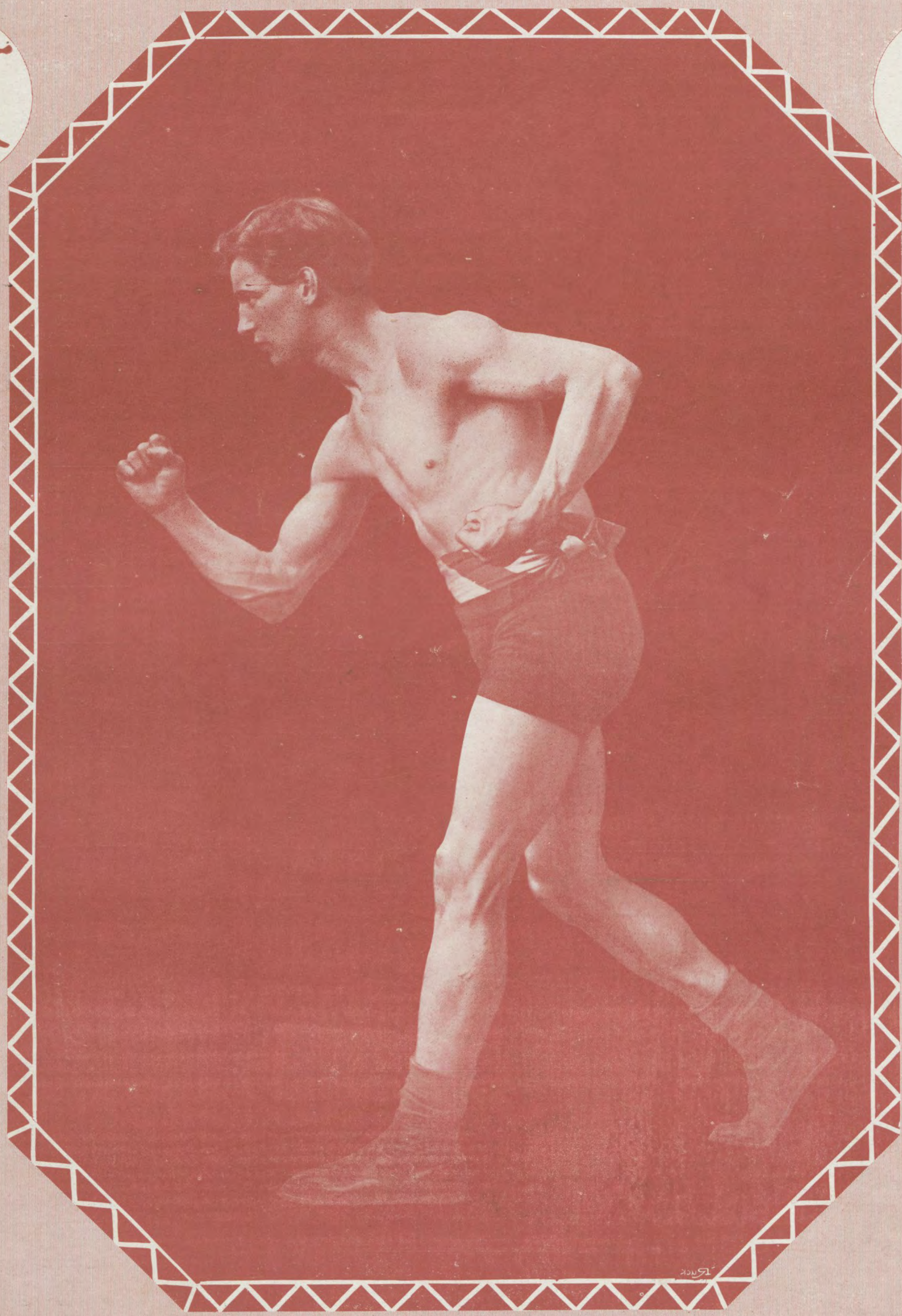
15e Année — N° 701

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

24 Février 1912

VIE AU GRAND AIR



JIM SULLIVAN

Champion d'Angleterre des Poids Moyens, Jim Sullivan, rencontrera jeudi prochain, à Monte-Carlo, Georges Carpentier, pour le titre de Champion d'Europe.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **CAMPÉADOR** **ED. PINAUD**

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO
OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE
DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI
Opérettes & Comédies & Ballets

GRANDS OPÉRAS
Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

Concerts classiques de Musique ancienne et moderne
Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.
Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var.
Tir aux Pigeons & Aviation & Lawn-Tennis.
Meeting des Canots automobiles.
Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

Les Jeux Olympiques à Stockholm en 1912

Bureau de Location Tjäders, Brunkebergstorg, 12, Stockholm. Adresse télégraphique : Tjädersbureau. Représentant officiel du Comité d'organisation des Jeux olympiques pour tout ce qui concerne la location de chambres, etc. Le plus ancien et le plus important des bureaux de location existant en Suède. Envoi gratis et franco, sur demande, des prospectus, etc.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Officiers Ministériels

SANNOIS 2 prop. av. Raz e, 13-15, loy. : 1.200 et 1.050 f. M. à p. : 1.200 f. h c. 2 villas, a . gare 123 et . des Fayettes. Loy., : **ERMONT** 1.150 et 650. M. p. : 10.000 et 6.000 f. A. ch not. Paris, 19 mars; Me PRUD HOMME, not., 32 isb nl Haussman .

Ve te a Palais le 6 mars 1912, à 2 heures.
TERRAINS ET CONSTRUCTIONS A PARIS
(11e arrond sement) nos 54-56-58 présumés. **RUE DE FECAMP**
3e lot : Cce. : 384 mèt. env. M. à pr. : 20.000 francs.
4e lot : Cce. : 366 mèt. env. M. à pr. : 20.000 francs.
5e lot : Cce. : 343 mèt. env. M. à p : 15.000 francs.
S'adresser à Mes HOUDE, ARON et BEAUVAIS, avoués à Paris et GILLET, notaire à Vincennes.

VENTE au Palais le 7 mars 1912, à 2 heures.
TERRAINS ET CONSTRUCTIONS
RUE DE FECAMP, nos 62 et 64, présumés.
Contenance : 473 mètres 35 cent. Revenu brut : 1.600 francs. Mise à prix : 29.225 francs. S'adresser à Mes HOUDE, BEAUVAIS, ARON et THOMAS avoués à Paris et à Maître GILLET, notaire à Vincennes.

Mai on à Paris **R. ST-MAUR** 21 et 23. Cce. : 1.482 m. env. Rev. br : 20.250 fr. M à p. 250 000 fr. Adj s. 1 ench. ch. not. Pa is, 26 mars. S'ad. Me A. MOREL D'ARLDTX, not. 5, r du Renard.

A jud cation au Palais, à Pa is, le 6 mars 1912 à 2 h. **IMMEUBLE A COLOMBES**
(Seine) Rue des Vallées, 18. Contenance : 1.039 mètres environ. Revenu brut : 7.400 francs. Mise à prix : 95.000 francs. S'adresser à Me VALLET, avoué, 46, rue de Londres à Paris et à Me VAVASSEUR, notaire, à Colombes.

VENTE au Palais, le 9 mars 1912, à 2 h ures.
Maison sise à Paris.
RUE SAINT-GEORGES, N° 44
Mise à prix : 100 000 francs. S'adresser à 1° Mes PIERRE SALATS fils, 2° ALPHONSE CARTIER, avoués, 3° Me CRAGGS, syndic.

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Voyages, à itinéraires facultatifs, de France en Algérie, en Tunisie, en Corse et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

Carnets individuels ou collectifs, 1re, 2e et 3e classes, délivrés pour voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux métropolitains, départementaux (réseau de la Corse), algériens et tunisiens, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) ou par la Compagnie des Messageries Maritimes. Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, tunisiens ou corses.

Minimum de parcours sur les réseaux métropolitains : 300 kilomètres.

Concours de Jeffries
BON N° 6
Quel est cet objet ?

La Vie au Grand Air

N° 701 — 24 Février 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie February 24 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

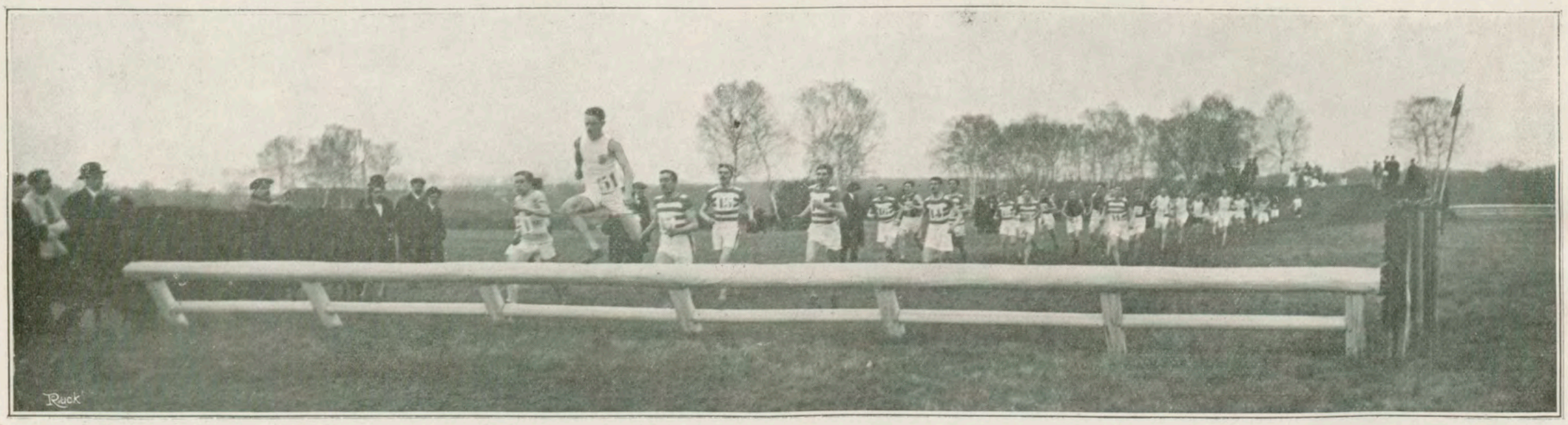
VÉDRINES ATTERRIT ET JOUE AU GOLF

Védrines dédaigne le train et les autres moyens de locomotion. A-t-il une conférence à prononcer ? vite il enfourche son monoplan et s'envole à tire-d'ailes vers la ville où il doit parler. L'autre jour, pris du désir de s'initier au golf, il partit de Pau et alla atterrir à Biarritz sur les links mêmes. *(Détail technique : monoplan Deperdussin.)*

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS

LA DESCENTE DE LA BUTTE

Dimanche dernier, à Achères, s'est couru le Championnat de Paris de cross-country, sur une distance de 15 kilomètres 500. 72 coureurs terminèrent l'épreuve classique. La victoire revint à Keyser. Par équipes, ce fut le Métropolitan-Club qui triompha.



SUR L'HIPPODROME D'ACHÈRES

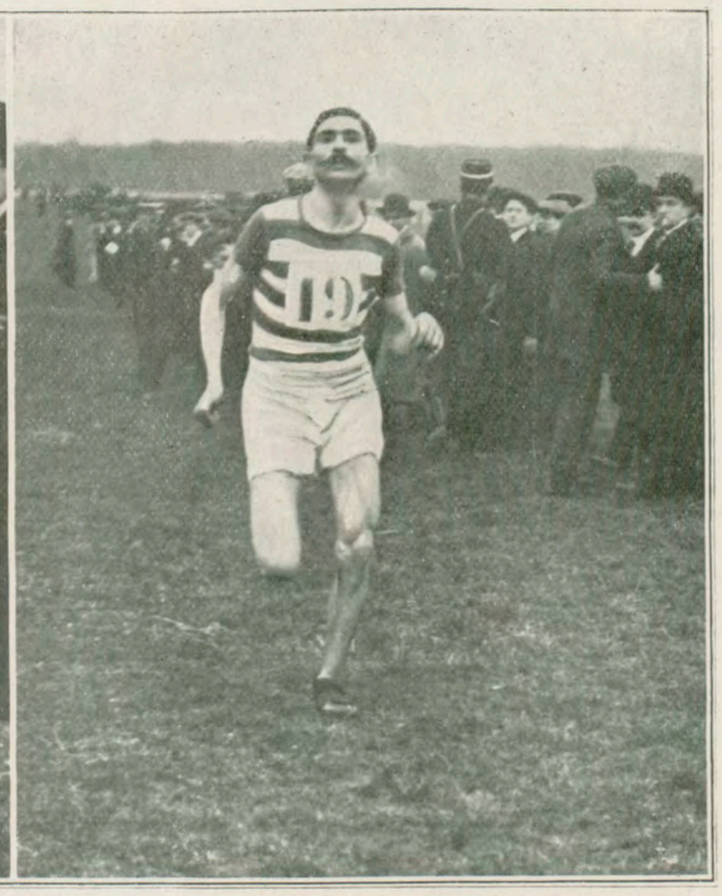
Dès le départ, l'équipe du Métropolitan-Club prenait la tête avec Keyser de Poyen et Arnaud. Sur 6 kil. Keyser avait 100 m. d'avance, sur 7 kil. 800, il l'avait portée à 250 m. Sur 12 kil., il précède Lizandier de 350 mètres et gagne avec 400 mètres sur le second.

LIZANDIER ET BALLON LACHES

Le duel Keyser-Lizandier dura peu de temps. Dès qu'il le voulut, Keyser prit l'avantage et ne cessa pas d'augmenter son avance.

L'ARRIVÉE DE KEYSER

Keyser fit une course magnifique, sans cesse en tête, et triompha très facilement en 52 m. 59 s. avec 400 m. d'avance.



L'ARRIVÉE DE LIZANDIER

Lizandier se classa second à 400 mètres de Keyser. Il précédait Arnaud de 150 m. Derrière celui-ci, se plaçaient Ballon, Dumonteil, etc...

SOMMAIRE

Jim Sullivan .. .. Couverture
Védrines atterrit et joue au golf. 123
Le Championnat de Paris, de cross-country 124
La sécurité en aviation, par André Beaumont 125
Le problème de l'aviette, par Georges Prade 125
La guerre en aéroplane par le capitaine Bellenger .. 125
Avant le match Carpentier-Sullivan, par Jacques Mortane 126
Avant Carpentier-Sullivan 127
Le Carnet du Sportsman 128
Le Racing est Champion de Paris, par Jean Auger .. 129
La réouverture d'Auteuil 130
La semaine de boxe 132
Grahame Gilmour se tue 132
Le Championnat de Paris de cross, par de Fleurac .. 133
L'Isolée, par Géo Lefèvre 133
Le hasard dans le golf, par H. Vardon 133
Sur le raid hippique de 350 kilomètres, enquête 134
Le Bloc-Notes de la semaine 135
Les familles de pur sang, par René Riondet 136
Les courses d'hiver, par Stuart 136
La France bat la Suisse 137
Un beau match d'association 138
La vie d'un Champion du Ring. par Jim Jeffries 139
Notre concours de Jeffries. 140

AVIATION

La sécurité en aviation

Il faut espérer que 1912 marquera un progrès du côté de la sécurité.

L'aéroplane actuel n'est pas la forme définitive du navire aérien ; la véritable machine volante sera basée sur un principe nouveau, dès que nous aurons un moteur plus puissant à notre disposition, mais en attendant ce jour, nous devons, par tous les moyens en notre pouvoir, perfectionner et rendre plus sûrs nos oiseaux artificiels.

Avant tout la sécurité! Tel est le cri unanime, telle est l'idée qui hante à juste titre l'esprit de l'homme, fier de sa conquête, mais lassé enfin de voir chacun de ses pas en avant jalonné par une tombe. La sécurité, tel est le progrès après lequel nous soupirons tous aujourd'hui, progrès nécessaire qui doit être la caractéristique de l'année 1912 dans l'histoire de la conquête de l'air.

Mais comme nous l'avons dit dans un précédent article (1) ce n'est pas par des recherches isolées que nous parviendrons à la solution tant désirée : c'est en formant un faisceau de nos intelligences et de nos volontés que nous réussirons enfin à forcer l'entrée de la citadelle mystérieuse où la mort ne sera pas notre compagne habituelle.

Voyons donc à quelles causes sont dus les accidents d'aéroplane. Dans un article remarquable d'ingéniosité mathématique, le lieutenant Saunier mettait dernièrement en formules l'insécurité de l'aviateur. Nous ne reprendrons pas ici sa méthode synthétique, mais nous nous contenterons de tirer de l'observation les principales causes d'accident et nous examinerons ensuite, par le procédé inverse, en partant de la formule fondamentale du vol, quels peuvent être les remèdes au mal, ou tout au moins les améliorations possibles.

Les catastrophes qui ont endeuillé l'aviation ont eu leur origine, les unes dans l'atmosphère même, où l'appareil est surpris en plein vol, les autres à l'atterrissage, au moment toujours délicat et redoutable de la prise de contact avec le sol. Dans le premier cas, on ne peut accuser que les défaillances de l'appareil ou du pilote, ou encore, mais très rarement, des tourbillons et des remous tout à fait anormaux.

Dans le second cas, il faut s'en prendre à la construction peut-être imparfaite de l'appareil, ou à une mauvaise manœuvre de l'aviateur, ou enfin à un terrain d'atterrissage trop peu favorable, Et dans certains cas de force majeure, il n'est pas possible à l'aviateur d'en choisir un autre.

Pour les accidents du premier genre, dus aux défaillances du pilote et de l'appareil et aux troubles violents de l'atmosphère, les remèdes sont connus de tout le monde, ce sont les stabilisateurs automatiques d'une part et les parachutes d'autre part, et leur mise au point occupe des centaines d'inventeurs.

Pour l'un comme pour l'autre de ces appareils, j'ai commencé par être sceptique, je ne croyais nullement à leur efficacité, je croyais même que, dans certaines circonstances, ils seraient nuisibles plutôt qu'utiles, et mon instinct de pilote écoute encore sans grande conviction les descriptions, les raisonnements et les calculs les plus persuasifs. Les réflexes de l'homme sont le meilleur stabilisateur automatique, les ailes (bien construites et bien maintenues) sont le meilleur parachute.

Mais l'année dernière, l'aviation appartenait encore tout entière au domaine du sport, et le stabilisateur automatique ayant, dans son principe même, un caractère antisportif (puisqu'il a pour rôle de remplacer l'habileté professionnelle du pilote par un organe mécanique) on comprend plus aisément notre répugnance vis-à-vis de cet auxiliaire inesthétique. Aujourd'hui, les choses ont changé de face ; il ne s'agit plus de faire du sport, mais au contraire de créer une industrie nouvelle, un nouveau moyen de locomotion à la portée de tout le monde, pratique et sûr, et c'est pour cela que l'on commence à concevoir la nécessité réelle d'un organe supplémentaire capable d'assurer une assiette naturelle à nos aéroplanes.

N'oublions pas cependant de remarquer toutes les conséquences que cette nouvelle invention, ce progrès réalisé dans un but philantropique, entraînerait pour la France : actuellement la plus importante application de l'aviation est l'« avion militaire », et l'on n'a pas été sans observer un grand nombre de fois que le Français avait, dans le maniement de l'appareil, une indiscutable supériorité sur tous les autres peuples. Or, du jour où ses perfectionnements seront tels que la conduite de l'aéroplane pourra être confiée à tout un chacun, nous perdons, par le fait même de notre découverte, tout le bénéfice des qualités particulières à notre race et dont nous pouvons être fiers à juste titre.

Mais que les philanthropes et les inventeurs ne soient pas arrêtés un seul instant par cette considération : la marche du progrès est inéluctable et tôt ou tard, par un procédé ou par un autre, apparaîtra la machine aérienne docile, et sûre, qui nous prêtera la stabilité infaillible de ses ailes ou la puissance invincible de ses sustentateurs hélicoïdaux.

Les parachutes, eux, sont, depuis longtemps déjà, des appareils classiques, éprouvés maintes fois avec succès, obéissant à des formules empiriques connues, enfin, des appareils pratiques. Leur principe étant admis, il resterait à leur donner un poids et un encombrement aussi faible que possible, et à leur trouver un arrimage convenable sur nos fuselages, enfin, à imaginer un procédé de déploiement aussi sûr que rapide. Cela est l'affaire des esprits ingénieux.

Quant aux expériences, pourquoi ne pas leur faire suivre toute la progression désirable ?

Il s'agit par exemple d'expérimenter un parachute : pourquoi ne pas prendre un aéroplane à deux places, et exécuter d'abord une expérience avec un mouton ou un chien, et au-dessus d'une pièce d'eau peu profonde ? Ensuite, au bout d'un certain nombre d'essais heureux, recommencer l'opération en remplaçant l'animal par un homme, un passager, dont la chute d'une faible hauteur dans l'eau ne sera jamais mortelle. Le même aéroplane servirait ainsi indéfiniment à toute une série d'épreuves de ce genre, sans qu'il en résulte ni accident de personne, ni perte matérielle.

Nous n'insisterons pas davantage sur cette question. Espérons qu'un jour, l'un et l'autre de ces appareils recevront une réalisation vraiment pratique : certains ont déjà donné paraît-il des résultats intéressants et nous ne pouvons que souhaiter un nouveau et définitif progrès à ces applications ingénieuses du pendule, du gyroscope ou de la résistance de l'air.

Mais ceci n'est qu'un préambule à l'étude plus spéciale que nous voulons faire ici, et qui portera surtout sur les accidents d'atterrissage, et sur les moyens d'en atténuer le nombre et la gravité.

(A suivre.)

André Beaumont.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, du 18 janvier.

Le problème de l'aviette

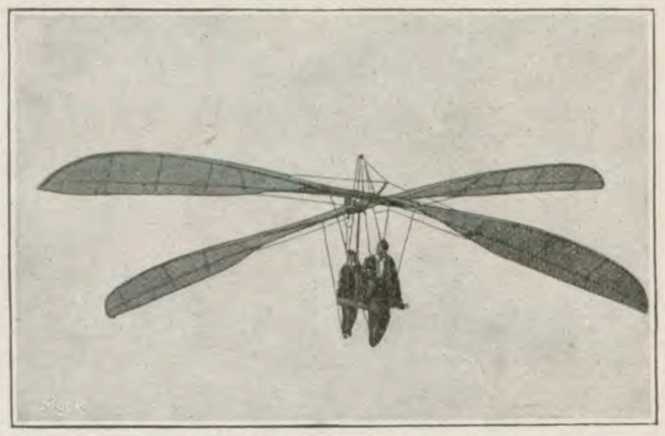
Pourrait-on voler avec la seule puissance de l'énergie musculaire humaine ?

L'aviation, c'est-à-dire la locomotion dans les airs, avec des appareils plus lourds que cet air même, aura-t-elle le même succès que ses sœurs aînées, la locomotion sur terre et sur l'eau ? La locomotion à la surface du sol emploie deux sources d'énergie, l'énergie musculaire de l'homme ou des animaux, et, l'énergie mécanique. De la brouette à l'automobile, en passant par les chaises à porteur, les voitures, les animaux de selle et de trait, les locomotions, toute locomotion régulière et terrestre accuse l'une de ces deux sources. Le vent (brouettes et traînaux à voile, patins à voile, voitures à voile), la loi de la pesanteur (bobsleigh, luge, toboggan, montagnes russes) ne donne naissance qu'à des véhicules d'exception et de circonstance. Sur l'eau, à ses deux sources il faut ajouter le vent, mais en revanche, sur mer au moins, il faut supprimer la force musculaire des animaux.

Et cela seul est déjà une indication générale que le mode d'énergie qui convient le mieux à un genre de locomotion ne s'impose guère pour cela dans un autre genre. L'énergie empruntée aux animaux anime plus des 9/10 des véhicules terrestres, elle ne compte plus en marine ; la voile emporte plus des 7/10 des navires du monde, elle n'existe pas sur terre.

Or voici qu'un prix, des plus intéressants, vient poser la question pour la locomotion aérienne. Jusqu'ici, celle-ci a été l'apanage exclusif non seulement des appareils à énergie mécanique, mais d'un type bien caractéristique, le moteur à explosion, et cela s'explique par son poids. De même que l'oiseau, l'aéroplane est un plus lourd que l'air, mais un plus lourd très léger encore. Or, à puissance musculaire égale, un oiseau pèse cinq ou six fois moins qu'un mammifère, et un aéroplane à puissance égale pèse trois ou quatre fois moins qu'une auto, quinze ou vingt fois moins qu'une machine à vapeur. On peut donc dire que le plus lourd que l'air n'a finalement triomphé qu'à force de légèreté.

Le problème posé par la maison Peugeot et doté par elle d'un prix de 10.000 francs est net et simple. Il s'agit de voler, au moins 10 mètres, et dans les deux sens, avec et contre le vent, par le seul secours de l'énergie musculaire humaine. Y parviendra-t-on ?



LA MACHINE A VOLER DE BOURCART.

L'expérience historique n'est ni favorable, ni défavorable. On cite la fameuse expérience de Bourcart avec le tandem ornithoptère de Colmar. Bourcart prétend que l'engin vola 200 mètres à 1 m. 50 de hauteur. Mais l'expérience eut gagné à être publique. D'autre part, les essais infructueux d'hommes volants ne se comptent plus. On peut même dire que l'aviation mécanique est née de ces essais. Or, il ne semble pas qu'ici la qualité du moteur se soit améliorée, c'est-à-dire que le rapport puissance à poids se soit modifié.

D'où peut donc venir le salut ? Des études faites par l'aviation mécanique elle-même, car n'ayant jamais obtenu de succès durable, n'ayant jamais créé à proprement parler d'homme volant, l'aviation, que nous appellerons musculaire, n'a jamais eu l'expérience pour elle, et n'a jamais pu profiter de ses leçons. Or, il est certain que c'est en volant qu'on apprit à mieux voler. Et, il serait curieux de voir ce retour en arrière, l'aéroplane, créé par l'amélioration du moteur, s'améliorant lui-même au point de permettre le vol à ce moteur plus que médiocre, lourd, peu régulier, incertain, le muscle de l'homme.

Georges Prade.

La guerre en aéroplane (1)

Nous aurions triomphé en 1870 si nous avions eu la quatrième arme.

(Suite et Fin.)

Comment des aéroplanes peuvent-ils suivre une division d'avant-garde, car enfin l'aéroplane ne vole ni la nuit ni dans le brouillard, et au contact de l'ennemi une division d'avant-garde sera astreinte à des déplacements incessants même la nuit, même par temps de brouillard ? A cela je répondrai qu'aux dernières grandes manœuvres, un détachement d'aviation a pu se déplacer au jour le jour avec les troupes, et qu'un jour en particulier, après avoir battu en retraite de 8 heures du soir à minuit, il a envoyé deux reconnaissances à 6 heures du matin. Or ce qu'on a fait hier, on peut le refaire demain : et les progrès de l'aviation sont tels qu'on peut espérer faire mieux encore.

Le général Abel Douay était parvenu très tard le 3 août au soir aux environs de Wissembourg, après une marche pénible sous un soleil de feu ; il avait installé un camp sur les pentes du Geissberg au Sud de la ville. Comme le maréchal Mac-Mahon, le général Douay était inquiet de la situation : sur l'ennemi, il ne savait rien de positif, sinon que la frontière était surveillée de très près. Mais qui

(1) Voir la *Vie au Grand Air* du 17 février,

l'avait-il derrière la frontière au-delà de cette ligne de surveillance ? L'ennemi était-il en force ?

Demain, en pareil cas, un général s'adresserait à ses aviateurs, il leur montrerait ces routes inquiétantes venant de Landau et Spire; il leur demanderait de les explorer jusqu'à une forte étape. Ces routes le 4 août au matin étaient couvertes de troupes, trois corps d'armée entiers se dirigeaient vers Wissembourg pour y accabler les 7.000 Français qui s'y trouvaient : lutte inégale, écrasement certain des nôtres qu'un renseignement eût permis d'éviter.

Ces colonnes ennemies, qu'un aviateur n'aurait pu manquer de découvrir, la reconnaissance envoyée par Douay ne les vit pas; elle ne dépassa guère d'ailleurs nos avant-postes et rentra vers 7 heures et demie. Son rapport calma les inquiétudes, nos soldats, parfaitement tranquilles, commençaient à préparer la soupe ou nettoyaient leurs armes lorsque les obus allemands vinrent sonner l'alerte dans notre camp.

Après une reconnaissance aussi rassurante, le général Douay ne peut croire qu'il s'agisse là d'une vraie bataille : c'est sans doute quelque détachement pourvu d'artillerie qui veut tâter nos avant-postes et se retirera après en avoir éprouvé la résistance. Le bataillon qui occupe la ville et les tirailleurs algériens suffiront à le repousser. Cependant, le combat se prolonge et prend même plus d'ampleur : si les tirailleurs se maintiennent sur place, ce n'est qu'au prix de pertes déjà sensibles. Que penser ? Le général Douay a dû passer là une heure anxieuse : avait-il sur les bras une brigade ou un corps d'armée ? Hélas ! il avait trois corps, mais, des bois sur sa droite, une crête en face de lui, lui masquaient la vérité.

De quel prix sera demain, en pareille situation, le concours d'un aéroplane ! Au lieu de demander au combat des indications trop tardives sur l'importance de l'armée ennemie, le général enverra son éclaireur ailé voir de quels soutiens disposent les troupes engagées ; il saura ainsi si l'adversaire a les moyens d'appuyer son attaque, ou si cette attaque, malgré sa vigueur, n'est qu'une feinte : il pourra alors soit culbuter une démonstration trop téméraire, soit prescrire à temps la retraite devant un adversaire trop fort. Ainsi renseigné vers 9 heures 1/2, le général Douay n'eut pas hésité à se replier par échelons défensifs sur la division Ducrot. Malheureusement, il ne devait connaître les régiments qui remplissaient les bois qu'en les voyant déboucher devant lui, et alors il était trop tard. Devant des masses aussi compactes, toute retraite en bon ordre était devenue impossible et pour des soldats qui ne voulaient pas d'une fuite éperdue, il ne restait qu'à mourir.

Un récit complet de la bataille de Frœschwiller me fournirait maintes occasions de vous signaler les services que peut rendre l'aéroplane en surveillant le champ de bataille : l'aviateur donnera la possibilité d'écraser un corps isolé de ses voisins au milieu de défilés, comme l'était au matin du 6 août le 2e corps bavarois, d'infliger un échec sérieux à une avant-garde, engagée avant de pouvoir être soutenue, comme cela est arrivé au 5e Prussien. Bref, l'aéroplane avertira un chef avisé de toutes les fautes de l'adversaire et lui permettra ainsi d'en profiter. Mais je ne veux retenir de la bataille du 6 août que l'étude des liaisons entre les corps d'une même armée.

Nous avons vu que le 1er corps français avait pour voisins le 5e à Bitche, le 7e dans la Haute-Alsace. Ces deux corps avaient été placés sous les ordres du maréchal Mac-Mahon. Nous avons déjà vu quelle ignorance de l'ennemi avait retenu le 7e corps à Colmar et Belfort, et comment une seule de ses divisions avait pu rejoindre, sans son artillerie, le 1er corps à Frœschwiller. Pourquoi le 5e corps sur lequel comptait Mac-Mahon n'est-il pas venu à temps prendre son rang sur le champ de bataille, où son absence s'est fait cruellement sentir ? Il n'y a que 33 kilomètres de Frœschwiller à Bitche, où se trouvaient le 5 août deux divisions du général de Failly, la 3e se trouvant encore partagée entre Rohrbach et Sarreguemines. La cause première de l'absence du 5e corps est évidemment l'indécision du haut commandement français et les instructions contradictoires invoquées à ce corps. Mais ces causes n'auraient jamais eu de conséquences aussi funestes, si le général de Failly eût été informé exactement de ce qui se passait au 1er corps. Le commandant du génie Moll, que Mac-Mahon dépêcha au général de Failly à 6 heures du matin, n'arriva qu'à 3 heures du soir à Bitche, ayant employé neuf heures à parcourir 33 kilomètres. Un aéroplane eût mis moins d'une demi-heure. Et lorsque le maréchal, après avoir d'abord prévu la bataille pour le 7, eût constaté qu'il lui faudrait la soutenir le 6, de quel prix n'eut pas été le concours de nos oiseaux mécaniques pour hâter la marche du 5e corps ! Mac-Mahon disait vers une heure de l'après-midi au général de Lartigue épuisé dans Morsbronn : « Dites à vos soldats qu'ils tiennent tant qu'ils pourront. La division Guyot de Lespart ne va plus tarder à arriver, et alors je vous enverrai du renfort. » S'il avait possédé des aviateurs, Mac-Mahon eût pu connaître, heure par heure, la marche de cette division et la presser. Et nos soldats du 5e corps eux-mêmes n'auraient-ils pas trouvé des ailes, si de rapides messagers aériens fussent venus d'heure en heure leur apprendre la lutte héroïque soutenue par leurs camarades du 1er corps.

Je ne m'appesantirai pas davantage sur le récit de cette malheureuse campagne d'Alsace. Les quelques exemples que je viens d'y puiser suffisent à vous montrer quelle aide incomparable peut être l'aviation militaire pour le commandement. Mais je craindrais, en insistant davantage sur une campagne où nous avons plus souvent attendu les coups que nous n'avons tenté de les porter, de vous inspirer cette idée néfaste que la défensive permet mieux que l'offensive l'emploi de l'aéroplane. Il n'en est rien, et je pourrais vous montrer comment, aux mains des Allemands, l'avion eût pu, en 1870, rendre leurs coups encore plus cruels et plus rapides. Je ne le ferai pas, mais pour vous rappeler ces idées d'offensive, si conformes à notre caractère national, qui seules nous ont assuré la victoire dans nos guerres des siècles passés, laissez-moi arrrêter un instant vos regards sur ce qu'eût pu être la campagne d'Alsace, si nos forces mieux renseignées, avaient été mieux groupées. Supposez le maréchal Mac-Mahon rejoint par les deux divisions du 7e corps, si malheureusement attardées en Haute-Alsace, par les trois divisions du 5e corps, et souvenez-vous de la peine que le prince royal de Prusse, malgré son énorme supériorité numérique a éprouvée pour triompher de son adversaire. Le maréchal Mac-Mahon n'aurait-il pas alors adopté cette offensive française que connaissait bien le héros de Magenta, et n'est-ce pas dans l'enivrement de la poursuite que, comme leurs ancêtres d'Iéna, auraient galopé les cuirassiers de Morsbronn et de Frœschwiller ?

J'ai pu, jusqu'ici vous montrer les usages actuels de l'aviation en restant dans le cadre des événements de 1870 : c'est que les usages envisagés concernaient surtout la manœuvre, les mouvements des troupes. Or, l'homme est toujours le même et l'étape d'un corps d'armée est la même aujourd'hui qu'il y a 40 ans, qu'il y a 20 siècles. Si les chemins de fer ont singulièrement accéléré la concentration au début d'une campagne, ils n'interviennent encore que peu, ainsi que l'automobile et la bicyclette, dans la manœuvre près de l'ennemi, et en particulier dans les mouvements du champ de bataille.

Les progrès de la technique ont autrement modifié le tir de l'artillerie, et là, non seulement la campagne de 1870 ne me permet pas de vous montrer le rôle de l'aviation, mais encore l'aéroplane n'est devenu presque indispensable qu'en raison des progrès réalisés depuis 40 ans.

L'artillerie de 1870, en effet, française comme allemande, tirait droit devant elle sur ce qu'elle voyait : elle n'avait nul besoin d'un observateur élevé pour distinguer ce qui s'étalait sous ses yeux. Il n'en est plus de même aujourd'hui, la puissance croissante des armes a conduit les combattants a utiliser de plus en plus les terrains défilés pour progresser vers l'avant; l'artillerie, pour ne pas devenir à peu près inutile, a dû perfectionner à son tour son matériel pour battre ces terrains défilés, mais elle se heurte à la difficulté de savoir ce qui s'y passe : notre matériel tout puissant devient aveugle en bien des cas. Et alors, sur ces objectifs dont la présence reste ignorée ou mal localisée jusqu'à leur entrée en action, les pourcentages d'atteintes deviennent nuls.

L'aviation est survenue à propos pour guérir la cécité de l'artillerie moderne. Ces régiments qui se glissent dans un pli de terrain, ces batteries qui se dissimulent derrière une crête, l'aviateur les voit : il détermine leurs positions et la fait connaître à ses batteries. Il observe le tir, il fournit sur ses effets des indications qui permettent de le rectifier au besoin.

D'autres emplois de l'aéroplane paraissent également proches. Déjà, les aviateurs italiens ont jeté en Tripolitaine des bombes sur les Turcs. La difficulté d'atteindre le but visé fait obstacle encore au développement de cette application. Mais on peut espérer que les efforts produits en vue du concours de l'Aéro-cible mettront prochainement cette question plus complètement au point.

Quelque brillantes perspectives que nous offre l'avenir, je veux aujourd'hui m'en tenir au présent. Je vous ai montré de quelle utilité pouvait actuellement être l'aviation. Je disais en commençant qu'une ferme volonté de vaincre était la condition essentielle du succès. Dans un pays démocratique comme le nôtre, c'est le peuple entier qui doit être animé de cette volonté et c'est pourquoi tous doivent donner avec joie leur or, leur vie et celle de leurs enfants quand il s'agit du salut de la Patrie.

Capitaine BELLLENGER.

BOXE

Avant le match Carpentier-Sullivan

Il semble que Carpentier doive s'attribuer un nouveau championnat d'Europe.

JEUDI prochain, à Monte-Carlo, se disputera un match pour le titre de champion d'Europe des poids moyens. Il mettra aux prises le prodige français Georges Carpentier et le champion d'Angleterre, Jim Sullivan. Sous le soleil idéal de la Côte d'Azur, en plein air, ces deux athlètes se rencontreront en vingt reprises pour une bourse de 45.000 francs, plus un pari personnel de 5.000 francs déposé par chaque matcheur. Le vainqueur recevra 32.000 francs, le perdant 16.000, d'où il devra défalquer les 5.000 francs de son enjeu.

Georges Carpentier, né le 12 janvier 1894 et par conséquent âgé de 18 ans, mesure 1 m. 76 et pèse 72 kil. 400, lorsqu'il est entraîné. Il débuta en 1907 et depuis a fourni 64 combats, ce qui représente une riche moyenne. Ils se classent ainsi : 23 victoires par knock-out, 32 aux points, 3 matches nuls, 5 défaites aux points, 1 par knock-out. Parmi ses victoires les plus récentes et les plus impressionnantes, nous devons rappeler celles qu'il remporta sur Eustache, qu'il força à abandonner au seizième round, — succès qui lui valut le titre de champion de France poids mi-moyen, — sur Jack Goldswain, knock-out en 4 rounds, sur Evernden, sur Sid Burns, sur Young Josephs qu'il mit hors de combat en 10 reprises (championnat d'Europe des poids mi-moyens) et sur Harry Lewis qu'il battit de loin aux points en 20 rounds, triomphe inespéré, présent à la mémoire de tous les sportsmen.

JIM SULLIVAN

Voyons maintenant ce que nous apprendra le record de Jim Sullivan, âgé de 25 ans, d'une taille de 1 m. 73 et d'un poids de 72 kil. 200.

Dans certains annuaires a été publié un record absolument fantaisiste du champion d'Angleterre des poids mi-moyens. Nous sommes heureux de pouvoir réhabiliter ce boxeur qui, si on s'en rapportait aux combats qui lui sont attribués, ne serait qu'un homme de troisième ordre. Nous allons, si vous le voulez bien, comparer sa carrière réelle avec celle qui lui est décernée faussement. Celle-ci comprendrait 15 combats qui se répartissent ainsi : 4 victoires aux points, 2 par knock-out, une par abandon, un match nul et 4 défaites aux points, 2 par abandon, une par knock-out. La réalité est fort heureusement quelque peu différente : après avoir remporté 32 victoires dans des combats de novices avant 1906, après avoir gagné le championnat des 10 stones sur 40 concurrents, celui des 10 stones 8 sur 32 et celui des 11 stones 4 sur 32 également. il a fourni 43 matches qui se décomposent ainsi : 15 victoires aux points, 20 par knock-out, une par abandon, 3 matches nuls, une défaite par knock-out, une aux points, une par abandon, une sur faute. Vous voyez que ce n'est pas tout à fait pareil et que l'adversaire de Carpentier est un homme de grande valeur, un réel champion. Il a été knock-outé par Charley Knock en 4 rounds (1908), mais il a pris sa revanche, faisant subir le même sort en 9 reprises à son vainqueur (1909). Il a été battu aux points par Charley Knock (1908), sur une faute par Joe White (1908) et par abandon par Billy Papke au neuvième round en 1911. Sa plus belle victoire, il la remporta sur l'invincible Tom Thomas qu'il battit de loin aux points pour le titre de champion d'Angleterre.

Il est adroit, scientifique et vite. Notre représentant possède les mêmes qualités à un plus haut degré croyons-nous, de plus il a ce qu'on appelle le « punch », c'est-à-dire qu'il tape dur et avec efficacité. Selon nous, dans ces conditions, la victoire doit revenir à Carpentier par knock-out.

Nous le souhaitons sincèrement : le jeune phénomène accomplirait ainsi l'exploit peu banal de devenir successivement, dans la même saison, champion d'Europe des poids mi-moyens, puis des poids moyens. Il ne lui manquerait plus que de le passer dans la catégorie des poids lourds. Et, certes, d'ici la fin de l'année, nous pourrions fort bien enregistrer ce succès incroyable et sans précédent.

JACQUES MORTANE.

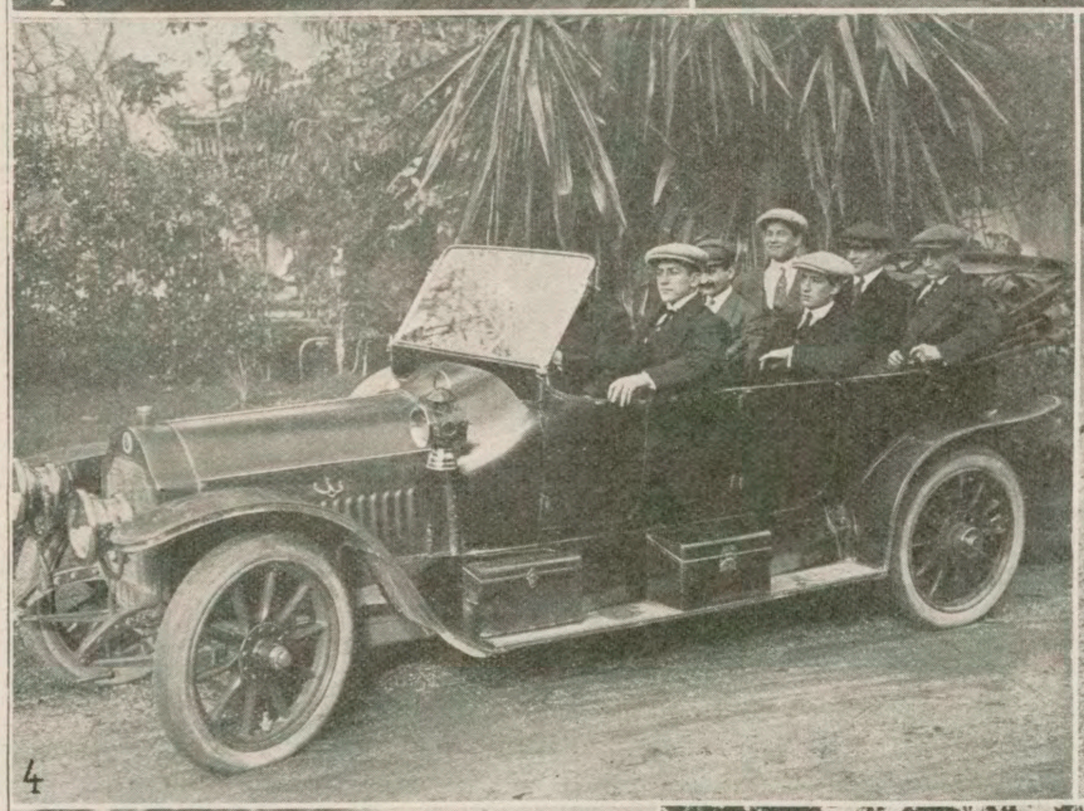
AVANT LE MATCH CARPENTIER-SULLIVAN

(Photographies de notre envoyé spécial).

1

2

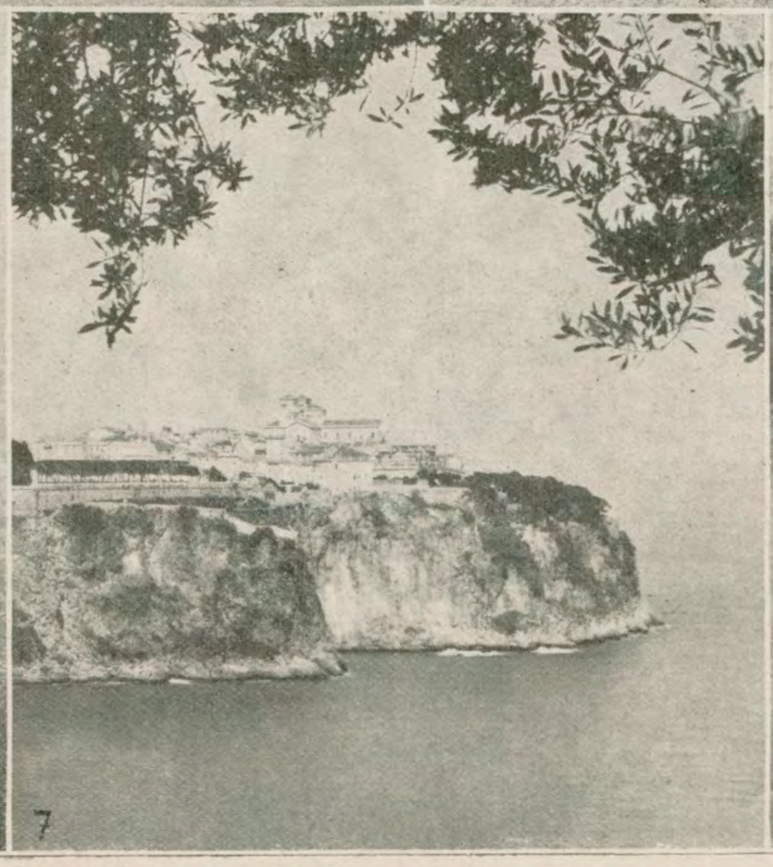
3



4

5

6



7

8

GEORGES CARPENTIER A CANNES

Georges Carpentier s'entraine à Cannes, sous les ordres de son professeur-manager François Descamps. — 1. Carpentier et Léon Bernstein. — 2. Promenade en bateau à voile. — 3. Footing. — 4. Excursion dans l'automobile de M. Azaloux. — 5. Une partie de cartes (à droite, notre excellent confrère Robert Coquelle, organisateur du match). — 6. Promenade en bicyclette. — 7. La villa des Araucarias, centre d'entrainement de Carpentier. — 8. Sur le belvédère de la villa des Araucarias.

LE CARNET DU SPORTSMAN

UN EXEMPLE A SUIVRE

On se plaint généralement du manque d'initiative des groupements divers, clubs ou associations, qui ont assumé la direction du sport automobile en province. Après quelques années d'éclat, la plupart se sont endormis sur des lauriers trop facilement cueillis et ont laissé dépérir ou succomber les épreuves qu'ils s'étaient chargés d'organiser.

On ne pourra pas faire un pareil reproche à l'Automobile-Club de la Sarthe. Nous avons souvent eu l'occasion de féliciter la vaillante société Mancelle de son activité. Elle vient d'en donner une nouvelle preuve. Sans hésiter devant les difficultés d'une pareille entreprise, elle a organisé un Salon de l'Automobile!

Certainement, il ne faut pas s'attendre à trouver dans la vieille Halle aux Toiles du Mans le luxe du Grand Palais de l'avenue Nicolas II. Mais il y a là, cependant, une cinquantaine de stands, fort coquets et les exposants n'ont pas à regretter de s'y être installés.

D'autre part, l'A. C. S. O., annonce, outre ses courses annuelles de côte et du kilomètre, une seconde édition du Grand Prix de France qui vit, l'an dernier le triomphe d'Hémery et de Friedrich, mais qui sera cette année, réservé aux voitures légères.

Enfin, il crée un prix de 5.000 francs qui sera attribué à la maison de commerce qui, dans les cinq départements sur lesquels s'étend son influence, aura, dans la plus grande proportion, remplacé ses voyageurs en voiture, par des voyageurs en automobile. C'est bien là la meilleure propagande que l'on puisse faire en faveur du développement du transport mécanique. Quand on voit ce qu'une petite société, aux ressources relativement modestes, arrive à faire grâce à l'activité, à l'ingéniosité et au dévouement de quelques-uns de ses dirigeants, on ne peut que regretter qu'elle ait aussi peu d'émules. Si toutes les sociétés, à commencer par la plus grande, suivaient l'exemple de l'A. C. S. O., il y aurait, dans un an, 20.000 voitures de plus en France.

Mais le suivront-elles?

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 25 FÉVRIER — Automobile. — Course de côte, organisée par l'Auto-Cycle-Club.

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Cyclisme. — Palais des Sports : Championnat d'hiver de demi-fond entre Guignard, Parent, Dickentmann, Moran, Nat Butler, L. Didier.

DIMANCHE 25 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Auteuil et à Pau.

MARDI 27 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Saint-Ouen.

JEUDI 29 FÉVRIER. — Boxe. — Monte-Carlo. — Match Carpentier-Sullivan.

JEUDI 29 FÉVRIER. — Hippisme. — Courses à Auteuil.

SAMEDI 2 MARS. — Boxe au Wonderland.

Pourquoi on ne vole plus à Madagascar.

Lors du discours qu'il prononça le 13 février au Sénat, au cours de la séance mémorable sur la quatrième arme, le sénateur-aviateur Reymond prononça cette phase : « Je n'insisterai pas sur les merveilleux résultats obtenus à Madagascar, malgré les conditions difficiles dans lesquelles les essais avaient été faits, résultats tels que M. le Gouverneur, pour aboutir à des conditions d'application pratique, aurait désiré continuer les essais. »

Or, il n'est pas sans intérêt de raconter la genèse de l'aviation dans notre colonie. L'administrateur-aviateur Raoult fit un beau vol *une fois*. En atterrissant, il brisa ; et la personne officielle, qui avait la haute main sur le nouveau sport à Madagascar, déclara qu'on n'effectuerait pas les réparations.

Pourquoi ? Parce que bel homme et brillant cavalier, tous les yeux des Européennes convergeaient vers lui avec admiration avant le retour de Raoult. Mais lorsque celui-ci revint dans la colonie, il était le héros qui vole, le pilote qui nargue le danger : revirement subit dans l'esprit des jolies femmes, jalousie du concurrent supplanté, vengeance mesquine dont pâtit l'aviation. Et voilà comme quoi de petites causes ont souvent de grands effets !

Pour la quatrième arme.

Depuis que l'Association Générale Aéronautique a donné sa fête à la Sorbonne, de tous côtés les souscriptions affluent rue de Grammont, au siège de la Société, en faveur de la quatrième arme.

Nous avons reçu, au sujet de cet enthousiasme, une lettre qui nous semble intéressante :

« *Monsieur Joker,*

« *Puisque la France désire ardemment avoir la suprématie de la quatrième arme en Europe, il lui faut une armée de pilotes. Jusqu'ici, ceux qui avaient une situation de fortune pouvaient seuls se procurer des appareils. Et les exploits de ces hardis aviateurs ont enthousiasmé bien des jeunes gens qui, eux aussi, désireraient suivre leurs traces, mais qui en sont empêchés par leur état pécuniaire.*

« *En Allemagne, le gouvernement paye pour avoir des pilotes aviateurs de bonne volonté. Je crois que si le gouvernement Français voulait avoir des pilotes volontaires, il n'aurait pas besoin de les acheter. Un simple appel suffirait à ces* amoureux *du noble sport qui ne peuvent satisfaire à leurs désirs.*

« *Napoléon disait : « Quand on veut, on peut ! » Eh ! bien, la France* veut *la suprématie des airs, elle* peut *l'avoir.*

« *Un lecteur assidu.* »

L'idée de notre lecteur vaut la peine d'être étudiée et nous croyons que le gouvernement devrait organiser des milices d'aviateurs avec les civils car, en cas de guerre, il n'y a pas plus de 20 à 25 officiers qui pourraient rendre de réels services à l'heure actuelle.

Quelle perte, grands dieux !

D'Oyonnax (Ain), nous avons reçu une lettre avec mission de la remettre à Védrines. Elle émane de l'inventeur d'un stabilisateur électrique pour aéroplanes qu'une importante maison allemande voudrait lui acheter. « Sur les conseils de mes amis et de ma conscience, je ne veux pas la leur vendre, ajoute notre correspondant ». Pourtant, si le ministère de la Guerre et tous les constructeurs ne se passionnent pas à sa découverte, il sera forcé, dit-il, de traiter avec l'Allemagne qui lui offre une jolie somme et des outillages et ateliers pour continuer les recherches.

Védrines a pris connaissance de cette lettre avec intérêt, il n'y peut rien et nous a prié de répondre à l'inventeur qu'à tout prendre, il ne voyait aucun inconvénient à ce qu'il vende son stabilisateur électrique à l'Allemagne !!

Souvenir d'aviation.

L'aviateur Américain Robinson qui fut récemment victime d'une descente inopportune dans la mer avec son hydro-aéroplane a rappelé dans une interview deux souvenirs de sa carrière.

— Mon meilleur, dit-il, ce fut quand mon camarade Simon, étant tombé dans un lac avec son monoplan, j'arrivai, grâce à mon appareil, assez tôt pour le sauver. Mon plus dramatique, se rapporte à la fin tragique de Johnson que je vis tomber dans le lac Michigan. Cette fois encore, j'accourus avec mon hydro-aéroplane, mais le malheureux s'était attaché. Il enfonça avec son appareil dont un seul bout de l'aile émergeait.

Charité bien ordonnée...

A la course des Six Jours de Berlin, il a été constaté par des milliers de spectateurs qu'au cours de la dernière heure, Rutt et Stol disparurent ensemble de la piste pendant plusieurs minutes. Personne ne songea à compter leurs tours de retard. Les réclamations ne furent pas admises et l'équipe remporta la victoire.

Justice, tu n'es qu'un vain mot !

Les déboires de Jack Johnson.

Le nègre Jack Johnson n'est pas positivement heureux. Il ne peut plus retourner en Angleterre, à moins qu'il ne paye les 37.500 francs de dommages-intérêts auxquels il vient d'être condamné pour rupture de contrat. En outre, il lui est interdit de fouler de ses pieds, les rings de New-York. Il en est fort marri :

— Je suis un citoyen américain, né libre, et j'ai autant de droit que tout homme de boxer à New-York ou dans n'importe quel autre lieu où la loi autorise le noble sport. De quel droit M. Frank O'Neil peut-il déclarer que je ne boxerai pas là où les autres boxeurs sont autorisés à mettre des gants ? C'est ridicule !...

Hélas ! ce n'est pas seulement M. O'Neil, mais tous les New-Yorkais, qui sont opposés aux combats de Johnson à New-York. Ils ne peuvent plus prendre au sérieux ce grand cabotin qu'est le champion et ils le lui font bien voir !

Les plaisanteries les plus courtes...

Il faut avouer qu'en Amérique, les sportsmen n'aiment pas les plaisanteries et nous ne pouvons que les en féliciter. C'est pourquoi il est fort probable que le match Jack Johnson-Jim Flynn ne se disputera pas Les citoyens de l'Etat de Nevada, où devaient se dérouler les longues phases (car le cinématographe sera de la fête) de cette rencontre burlesque, sont en train de mener une croisade contre cette exhibition au cours de laquelle, normalement, Jim Flynn devrait être knock-outé en deux coups de poing !

Ah ! certes, ce n'est pas aux Américains qu'on aurait pu faire avaler un combat Tommy Burns-Jewey Smith ! Heureux mortels !

La fortune vient en... minant.

Le jeune Georges Carpentier est accompagné à Cannes, son lieu d'entraînement, d'un sportsman Lensois, M. Azaloux, propriétaire d'une automobile dans laquelle il promène longuement « l'espoir réalisé de la race française ». Ce M. Azaloux, aimable homme s'il en fut, était, paraît-il, simple mineur, lorsqu'il hérita, récemment, d'un million et demi. L'histoire valait la peine d'être rapportée et nous pouvons ajouter que la Fortune ne fit jamais meilleur choix !

Sullivan change sa méthode d'entraînement.

Jim Sullivan, le champion d'Angleterre qui rencontrera Georges Carpentier, jeudi prochain à Monte-Carlo, dans le grand combat pour le titre de champion d'Europe des poids moyens, organisé par notre confrère Robert Coquelle, a modifié sa méthode d'entraînement.

Il a reconnu que lors de ses rencontres avec Tom Thomas et Billy Papke, il avait eu le tort de faire trop de course et de marche, ce qui l'avait considérablement affaibli : il a changé et espère de cette manière remporter une glorieuse victoire sur notre représentant.

Nous le lui souhaitons, mais nous ne l'espérons pas,

Les amateurs qui ne le sont pas.

Après l'incident Jean Bouin, nous venons d'avoir l'alerte Jacques Keyser. Suspendu l'espace d'un matin, le Franco-Hollandais fut rétabli amateur le soir même. Suivant un son de cloche, il aurait menacé l'U. S. F. S. A., d'un procès en 25,000 francs de dommages-intérêts, suivant l'autre son, il aurait fait des excuses aux dirigeants du sport pédestre. Sans chercher qui a raison, nous sommes bien obligés de saluer avec gratitude cette intervention de la Fédération dans les affaires des amateurs dont quelques-uns, encaissent dans leurs déplacements des indemnités auprès desquelles les gains de nos meilleurs professionnels semblent de modestes pourboires.

Un parcours de golf original.

Harry Vardon, champion du golf, vient ds prendre part, au Touquet, à une épreuve, et d'établir un record d'un genre nouveau : aller dans le moins grand nombre de coups possible du lawn tennis de son hôtel à la plage, distante d'un mille et quart, à vol d'oiseau, et en revenir. Or, malgré d'innombrables difficultés, Vardon a fait le voyage aller en 11 coups, soit environ 200 mètres au coup, et le voyage retour en 14 !

Records de cricket.

Deux records viennent d'être battus aux antipodes, au cricket :

Dans un match contre la Tasmanie, Woolley, de l'équipe anglaise, a fait 305 points, sans perdre

Dans le match beaucoup plus important de l'Angleterre contre l'Australie à Melbourne, la paire Hobbs-Rhodes a amassé 323 points avant la chute du premier wicket ! Pour tous les amateurs du plus beau des jeux de plein air, ce chiffre parle par lui-même.

NOUVELLE A LA MAIN

Le fougueux Suisse Christian vient d'ouvrir une salle de boxe rue Caulaincourt. Nous lui souhaitons toute la prospérité que doit lui valoir sa loyauté. Il n'est pas sans intérêt de dire que cet établissement pugilistique est édifié sur le même emplacement que celui où il y a peu de temps encore se trouvait un abattoir de veaux ! Curieuse coïncidence ! Peut être après tout est-ce par chauvinisme que Christian a choisi cet endroit. Ayant le mal du pays, il espère sans doute entendre le *ranz des vaches* dans cet ex-abri des veaux.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 12 AU 18 FÉVRIER 1912

CYCLISME

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Palais des Sports. — *Course de demi fond* (40 kilomètres) : 1. Rudolphe, en 33 m. 28 s. 2/5 ; 2. Bouhours, à 620 mètres ; 3. Léonard, à 13 tours.

Course de primes (10 kilomètres) : 1. Appelhans ; 2. Rettich ; 3. Avrillon. Handicap (1.000 mètres) : 1. Rudi-Russe (60) ; 2. Coster (40) ; 3. Appelhans (30).

Prix H. Farman (50 kilomètres derrière tandems) : 1. Lapize, en 1 h. 0 m. 27 s. 1/5 ; 2. E. Georget, à 2 tours ; 3. Morat, à 2 tours 1/2 4. Fogler, à 13 tours.

ATHLÉTISME

JEUDI 15 FÉVRIER. — Boxe. — New-York. Dans un match en dix reprises, l'anglais Bill Marchant, bat aux points le français Louis de Ponthieu.

SAMEDI 17 FÉVRIER. — Boxe. Londres. Dixie Kid bat Gunner Dunn par knock-out au sixième round.

SAMEDI 17 FÉVRIER. — Boxe. — Paris. Gaillard bat Barrett aux points en dix reprises. Max Robert est déclaré vainqueur de Jim Henry, qui abandonne au troisième round.

SAMEDI 17 FÉVRIER. — Association — Londres. Le match Angleterre-Pays de Galles est gagné par l'Angleterre, par 3 buts à 0.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. Rugby. — Parc des Princes. Le Racing Club de France bat le Stade Français par 12 points à 3.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Association. — Paris. Match France-Suisse : l'équipe de France ba l'équipe Suisse par 5 buts à 1

DIMANCHE 18 FÉVRIER. Course à pied. — Le Challenge Doyen, disputé sur le parcours Versailles-Suresnes, est gagné par Marcel Radigue.

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Cross-Country. — Le Championnat de Paris de Cross-Country est gagné par Keyser, en 52 m. 59 s., devant Lizandier, Arnaud, etc.

LAWN-TENNIS

VENDREDI 16 FÉVRIER. — Monte-Carlo, demi-finales du tournoi international. *Championnat ouvert doubles* : Freeborn et Ezanbaux battent les frères Allen : 7-5, 4-6, 6-3.

Championnat ouvert simple, dames : Miss Tripp bat miss Stuart ; 6-2, 6-1.

Championnat simple, messieurs : Wilding bat Decugis.

SAMEDI 17 FÉVRIER. — Monte-Carlo, *finale du tournoi international* : Wilding bat Moore, 6-3, 9-7.

HIPPISME

JEUDI 15 FÉVRIER — Auteuil. — *Prix Bougie* (haies, 3.800 mètres, 10.000 francs. — 1. Arson, par Maximum et Arva, à M. G Brossette (W. Head) ; 2 Hopper ; 3. Ray-Grass. — P. M. ; gag. 389 fr. 50 ; pl. 31 francs, 13 fr. 50, 16 fr. 50. — 1 longueur et demie, 4 longueurs, 6 longueurs (8 partants). — *Prix de Bellevue* (Steeple handicap, 3.500 mètres, 4.000 francs). — 1. Saint-Léonard, 68 kil., par Simonian et Liberté, à M. Ch. Liénart (W. Head) ; 2. Tante Nana, 63 kil., 3. Ma Fille, 71 kil. — P. M. : gag. 65 fr. 50 ; pl. 28 francs, 32 francs. — 1 longueur et demie, 10 longueurs, 6 longueurs (6 partants).

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Auteuil. — *Prix de Billancourt* : (Steeple, 4.200 mètres 15.000 francs) : 1. L'Argentière II, par Maximum et Epingle d'Or, à M. Viel-Picard (G. Parfrement) ; 2. Barbarossa : 3 Pyrrhus. — P. M. : gag. 22 fr. 50 ; pl. 19 fr. 50, 28 francs. — 3/4 de longueur, 3 longueurs, (6 partants). — *Prix Kérym* (haies, 3.800 mètres, 15.000 francs) : 1. Rioumajou, par Hébron et Reine de Naples, à M. Viel-Picard (G. Parfrement) ; 2. Maïe In England ; 3. Kom Ombo. — P. M. : gag. 30 francs ; pl. 13 francs, 13 francs, 24 francs. — 3/4 de longueur, 8 longueurs (8 partants).

PATINAGE

DIMANCHE 18 FÉVRIER. — Christiania. Championnat du monde de patinage *1.500 mètres* : 1. Oscar Mathiesen ; 2. Strœmstem ; 3. Saetherhang. — *10 kilomètres* : 1 Oscar Mathiesen, en 17 m. 35 s. (record du monde) ; 2. Strœmstém 3. Lundgrun.

CE QU'IL FAUT LIRE

La Chasse à tir, par Cunisset-Carnot, collection Sports-Bibliothèque, le volume, 6 fr.

Le Frisson sacré, le beau roman de Jean Bertheroy, le volume broché : 3 fr. 50.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE RACING EST CHAMPION DE PARIS

UNE CHARGE DU STADE

L'excellente ligne de trois quarts du Stade vient d'avoir le ballon, de Muizon charge et s'apprête à passer à Lesieur, mais les avants du Racing empêchent la charge d aboutir et s emparent du ballon, ce qui occasionne une mêlée.

EN TOUCHE

Sur une mise en touche, le ballon arrive à un stadiste, puis passe à Tanacesco qui, à son tour, donnera le ballon à de Muizon ou à Lesieur.

LA PASSE AUX TROIS QUARTS

La balle vient d'arriver au stadiste Dubled. Serré par de nombreux adversaires, celui-ci n'hésite pas et passe rapidement le ballon à ses trois quarts.

Le championnat de Paris est terminé: le Racing Club de France vient encore une fois de s'attribuer le titre, aux dépens du Stade Français qui était favori. C'est dommage, car, franchement, ce sont ceux qui ont la plus mauvaise saison.

La défaite du Stade a beaucoup d'excuses: d'abord l'équipe qu'il a présentée sur le terrain est loin d'être la meilleure qu'il puisse mettre sur pied, la faute en est aux parties précédentes qui ont abimé de nombreux joueurs.

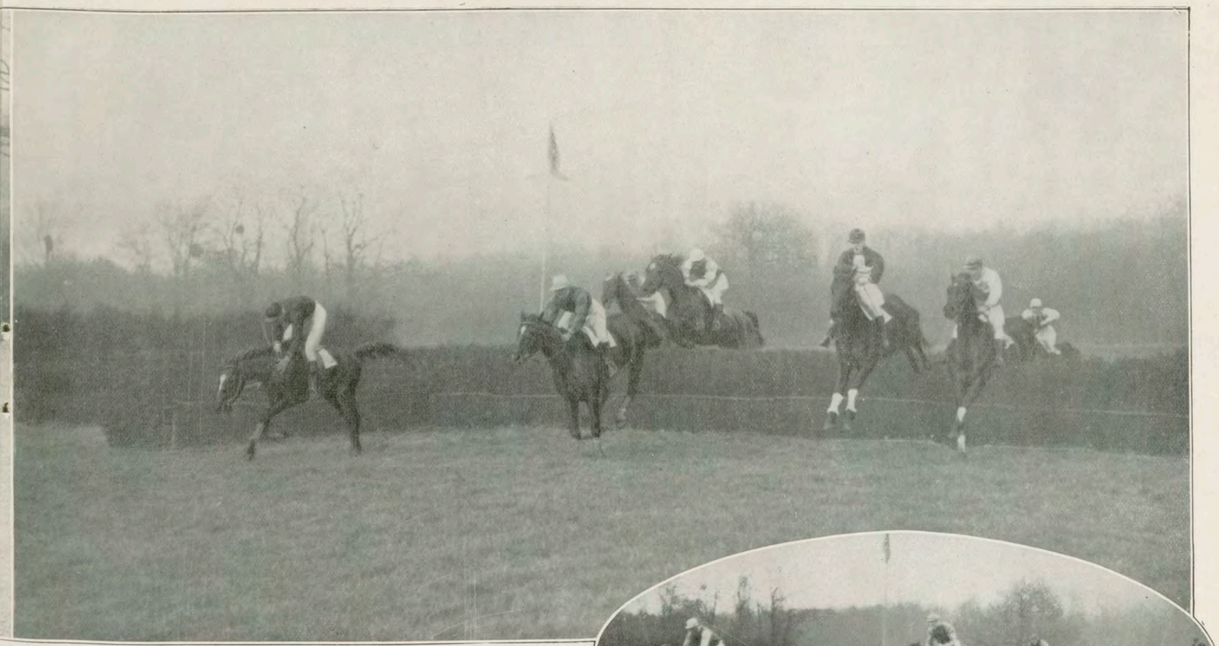
Il ne faudrait pas déduire de conclusions trop osées du résultat de dimanche et croire que 12 points à 3 représentent exactement la différence qu'il y a entre les deux équipes : elles sont très près l'une de l'autre et si je devais avoir une préférence ce serait en faveur du Stade, dont le jeu est infiniment plus joli, plus scientifique, plus complet en un mot.

Les pauvres bleus et rouges n'ont pas de chance cette année. Battus par Vaugirard, chacun sait comment, ils viennent de succomber, alors que logiquement ils auraient dû être champions de Paris. La Fortune a parfois de ces erreurs, et ce ne sont pas toujours les meilleurs qui sont les premiers.

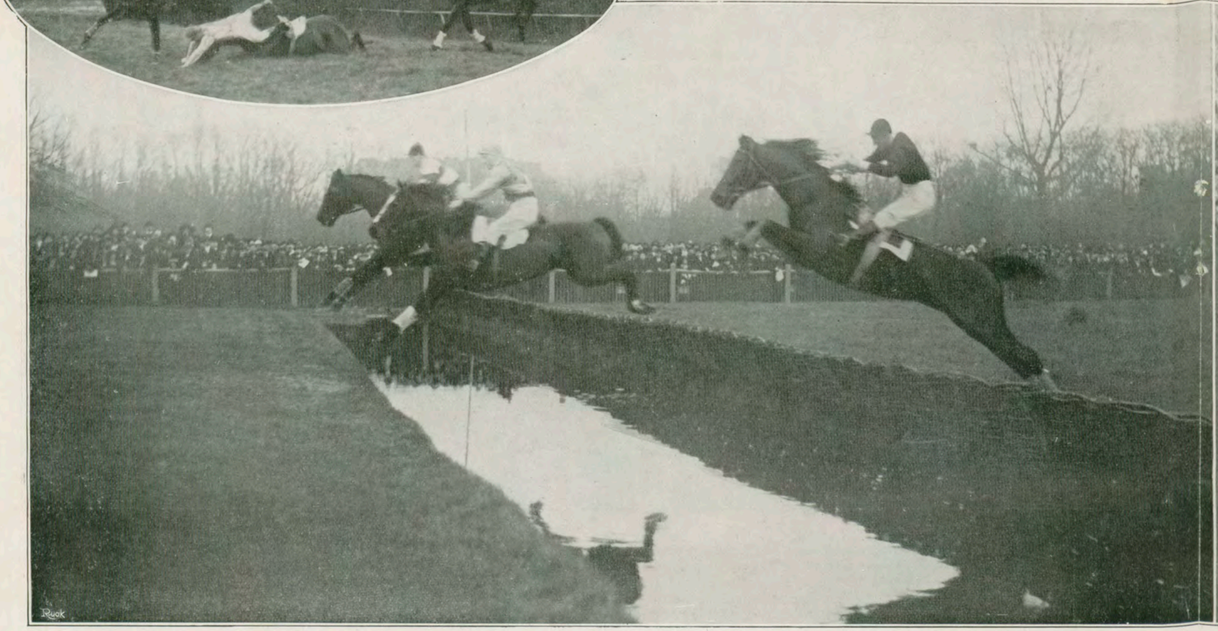
JEAN AUGER.

LA RÉOUVERTURE DE L'HIPPODROME D'AUTEUIL

LA HAIE DU PAVILLON DANS LE PRIX BOUGIE (haies 3.800 m., 10.000 fr.)
Hopper qui partait grand favori, succomba d'une longueur et demie contre Arson, l'un des concurrents les plus délaissés du lot. A la dernière haie : il semblait



LA HAIE DU BULL-FINCH DANS LE PRIX BOUGIE
devoir triompher aisément, mais Arson le réglait sur le plat et parvenait à le battre d'une longueur et demie. Ray Grass était troisième.



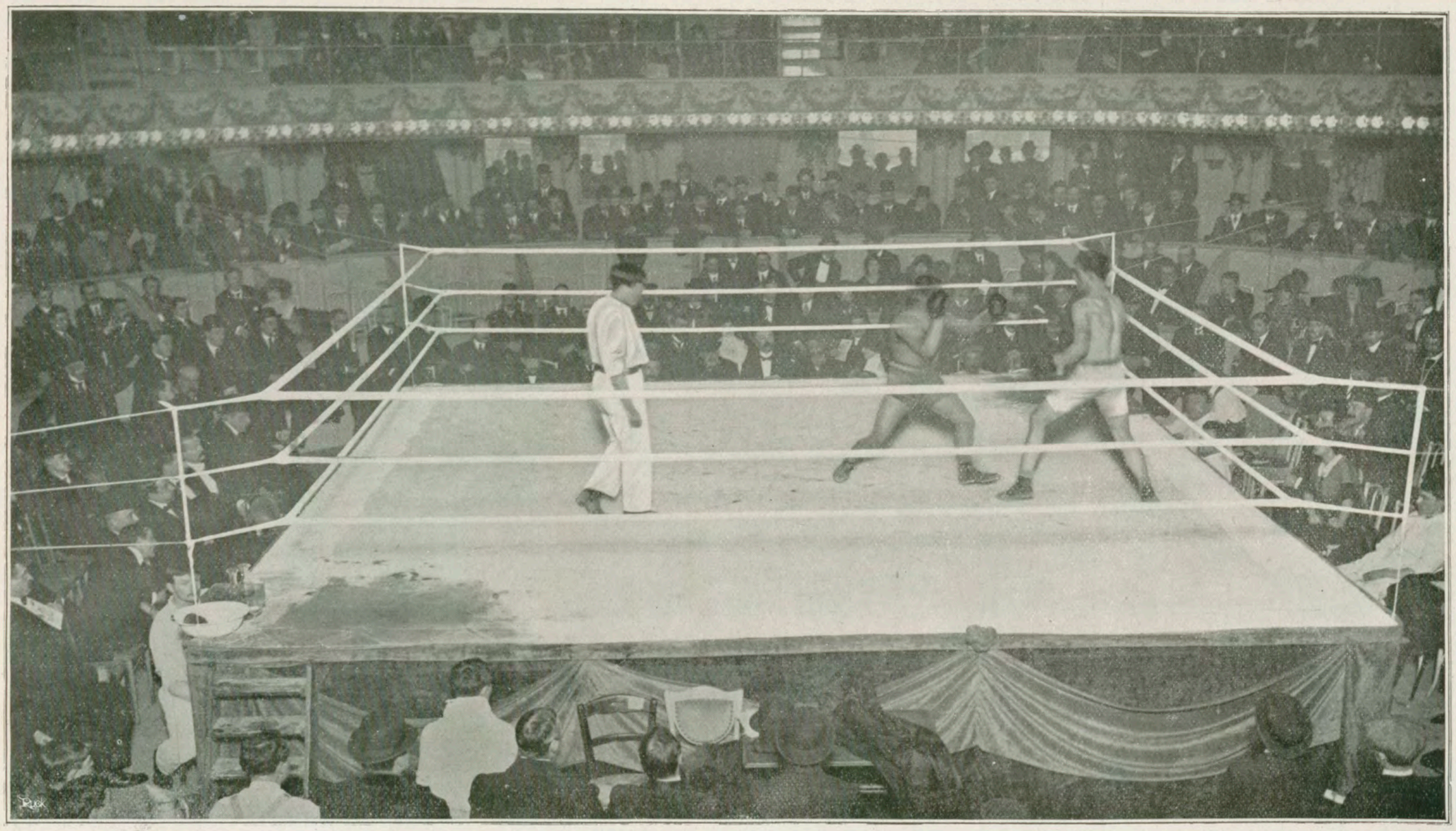
LE SAUT DE LA RIVIÈRE DANS LE PRIX ROUBLE (steeple, 3.500 m., 3.000 fr., 18 février).
A la rivière, Brillantin tombait. Au mur en terre, Evian et Coppée refusaient. Gil d'Or passait et gagnait. Coppée était distancé pour avoir été aidé par un spectateur à franchir la dernière haie.

LE PRIX DE BILLANCOURT (steple, 4.200 m., 15.000 fr., 18 février.)
Malgré un bon retour de Barbarossa, L'Argentière II l'emportait de trois-quarts de longueurs, précédant Kumamoto d'une demi-longueur.

LA HAIE DU MUR DANS LE PRIX KERYM (haies, 3.800 m., 15.000 fr.)
Rioumajou menait devant Kom Ombô, Lancelot II et Malagrida. En face, Rioumajou, Kom Ombô et Lancelot II précédaient le peloton bien groupé.

LE PRIX KERYM : LA HAIE DU BULL-FINCH
Rioumajou gagnait de trois quarts de longueur sur Made In England; Kom Ombo était troisième à huit longueurs, à quinze longueurs devant Batailleur qui n'insistait pas.

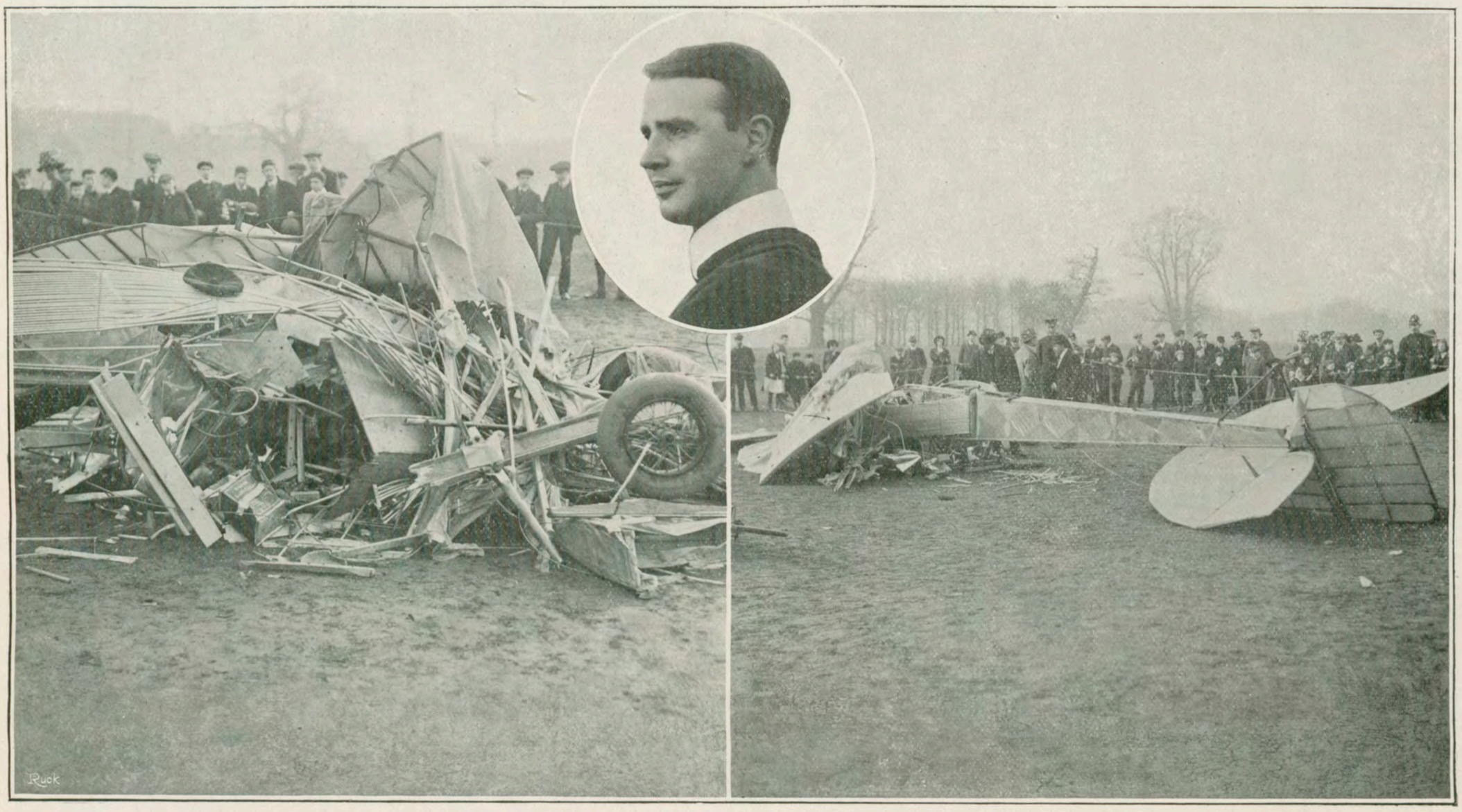
LA SEMAINE DE BOXE



LEGRAND TRIOMPHE DE THOMAS AUX POINTS

La semaine dernière, au Cirque de Paris, fut donnée une grande réunion populaire. Elle remporta un vif succès. Le combat le plus intéressant de la soirée mettait aux prises Legrand et Marcel Thomas. Celui-ci fut battu de peu aux points, après avoir émerveillé l'assistance, par sa fougue et par son courage.

GRAHAME GILMOUR SE TUE



LES RESTES DE L'APPAREIL

L'aviateur anglais, Grahame Gilmour, l'un des plus réputés d'Angleterre, a été victime samedi dernier d'un terrible accident qui lui coûta la vie. Il essayait un monoplan de construction anglaise et faisait du cross-country aérien, lorsque les ailes se replièrent brusquement, provoquant la chute de l'infortuné, qui s'écrasait à terre. Au milieu, Grahame Gilmour, le neuvième Anglais victime de l'aviation. Entre autres performances, il s'était rendu un jour en aéroplane au tribunal, où il était convoqué.

COURSE A PIED

Le Championnat de Paris de cross

Quelques hypothèses sur le championnat de France.

Est-ce encore nécessaire de dire que ce fut Keyser qui passa premier le poteau d'arrivée?

Quelqu'un ignore-t-il encore que le Metropolitan Club remporta, et de loin, le classement par équipes?

Non.

Ce fut un cross à l'anglaise, comme on a l'habitude de les tracer ici, avec un peu de bois pour rappeler l'antique manière française, et beaucoup de terrains mous ou de prairies, pour se mettre dans le goût d'Outre-Manche. Les obstacles si légers du champ de courses etaient là pour donner à l'épreuve un semblant de pittoresque. Il eût fallu être bien novice pour ne pas les franchir!

Le Racing qui, hélas! ne songe plus à briller qu'en des sports plus mondains, avait, avec une équipe moyenne, envoyé un homme, Keyser, pour rappeler aux masses qu'il eut autrefois des teams qui savaient gagner. Et Keyser ne fit pas seulement que de gagner. Il montra aux gens qui s'intéressent encore au sport pédestre que s'il a à rencontrer Bouin dans quinze jours au Mans, il ne se laissera pas battre sans lutte.

Depuis longtemps déjà, le champion du Racing nourrissait secrètement l'espoir de revenir au premier plan parmi les coureurs de fond. Versailles-Paris lui permit d'y parvenir d'une façon inespérée. Mais cette victoire sans Bouin n'eut pas pour lui la signification qu'aurait une course où, sans conteste, il laisserait derrière ses talons, le champion de France et d'Angleterre.

Aussi, sans se reposer sur ses lauriers du début de janvier, il a parfait son entraînement du dimanche par des séances quotidiennes, durant lesquelles, sur piste, il allonge sa foulée et travaille son train et sa vitesse finale.

Arrivera-t-il au but qu'il vise. La glorieuse incertitude du sport est là, pour nous laisser dans le doute, mais pourquoi, après tout, ne gagnerait-il pas cette année une épreuve qui l'a longtemps connu vainqueur?

Le Marseillais fameux a semblé, depuis décembre, en léger déclin et si sa performance du Lemonnier fut tout simplement décevante, les courses ou essais qu'il fit ensuite, ne lui donnèrent pas, je crois, complète satisfaction.

Est-il encore l'homme qui gagne sans lutte?

S'il retrouve sa forme de l'an dernier, nul doute n'est permis et Keyser, malgré sa valeur actuelle et le fini de sa préparation, devra, après une belle bataille, s'incliner devant la machine plus frémissante qu'est Bouin.

Mais si ce dernier n'a pas retrouvé à temps ses muscles de naguère, tout est possible et peut-être verrons-nous la silhouette mince, trop mince même, du champion du Racing se détacher peu à peu de celle plus épaisse de l'homme du Midi et, après un semblant de lutte, celui-ci s'arrêtera. On a de l'orgueil à Marseille!

C'est pourquoi je prétends que les Manceaux seront des gens heureux.

Avant de parler des équipes de dimanche dernier, occupons-nous encore des hommes qui, de loin, suivirent le Hollandais volant.

En première ligne vient Lizandier.

L'athlète n'a pas changé et sa silhouette anguleuse se meut toujours dans le paysage d'hiver avec la même démarche puissante, rageuse et saccadée.

Il a fait la course qu'il devait faire. D'un mécanisme rustique, il a su se tirer des terrains mous avec plus de facilité qu'Arnaud qui est un coureur de piste et de petites distances et que Ballon, pour qui je crains le surentraînement.

Fera-t-il mieux dans quinze jours? Franchement, non, car Keyser l'a lâché où et comme il l'a voulu et n'a pas de lui l'appréhension qu'il a de Bouin. Lizandier est à sa place et y restera.

Dans les équipes, on escomptait la victoire du Métro, mais pouvait-on la croire facile?

Voilà un team dont le sixième homme se classe onzième et qui compte finalement 40 points, alors que son suivant immédiat la C. A. S. G. en additionne plus du double, 99!

N'est-ce pas là le triomphe de l'homogénéité et de l'entraînement bien compris?

Quel dommage que les grands clubs délaissent la préparation qui amène de tels résultats!

L. DE FLEURAC.

FOOTBALL-ASSOCIATION

L'Isolée

La question « sport » doit primer la question « amour-propre ».

Il n'y a pas trois semaines, nous disions, ici-même, tout ce qu'ont de déplorables les divisions dont souffre actuellement en France le Football-Association. Le rugby a conquis la faveur populaire parce que nos équipes françaises, étroitement unies sous un même pouvoir dirigeant, ont fait des progrès qui leur permettent de lutter, avec chances de succès, contre les plus grands teams d'Outre-Manche.

L'Association, au contraire, a pratiqué une politique toute contraire. Et nos meilleurs joueurs, qui ne sont pas encore bien nombreux, ont été séparés en deux camps qui s'ignorent; et disions-nous, si l'Angleterre est assez puissante, pour se permettre d'avoir deux équipes nationales, la France n'a pas le droit de diviser ainsi ses forces.

Or, de graves événements ont surgi depuis quelques jours.

Vous savez, ou vous ne savez pas, que l'U. S. F. S. A. a réussi à s'isoler du reste du monde, en ce qui touche à l'Association, par suite de son alliance avec les amateurs dissidents d'Angleterre. Ceux-ci n'étant pas affiliés à l'Union Internationale qui régit l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, la Hongrie, l'Italie et tous pays où l'on joue au ballon rond, l'U. S. F. S. A. s'interdit ainsi toutes rencontres avec d'autres équipes que les anglais dissidents.

Immédiatement, un nouveau groupement français, le Comité Français Interfédéral, demanda et obtint son affiliation au groupement international. Et depuis, grâce à cet appui international, il a prospéré de façon certaine.

Or, voici que les Anglais, gens pratiques, viennent de décider de s'entendre. Les dissidents vont rentrer prochainement dans le giron de la Ligue, estimant que l'Angleterre doit unir toutes ses forces pour les batailles internationales.

Mais alors, l'U. S. F. S. A., la pauvre U. S. F. S. A. qui n'avait plus que ces dissidents anglais comme alliés et adversaires possibles, voit son isolement complété de façon inquiétante.

Et comme il faut que toute gaffe se paye, « l'isolée » va être obligée de traiter avec le pouvoir français qui l'a supplantée dans le concert international. Les pourparlers sont engagés, et doivent obligatoirement aboutir.

Nous pourrions plaisanter et railler les puissants, qui sont aujourd'hui obligés de s'incliner devant leur jeune et habile adversaire d'hier, allié de demain. J'estime que ce serait imprudent: tous les vrais sportsmen doivent trop souhaiter l'entente, pour ne pas redouter de la compromettre en vexant inutilement l'amour-propre de ceux qui vont dignement revenir sur leur erreur passée. Il faut laisser les diplomates traiter en silence. Pour le moment, la consigne doit être de se taire.

Mais ceci, pourtant, est bien amusant: le dirigeant de l'U. S. F. S. A., qui jadis isola la grande fédération en traitant avec les dissidents anglais, vient justement de créer dans le Nord un nouveau club. Et pour demander son affiliation à l'U. S. F. S. A., il attend la fin des actuels pourparlers.

Si par malheur on n'aboutissait pas, son club et lui iraient de l'autre côté du fossé.

— Ce serait trop bête d'entrer dans une ville bloquée étroitement, Nous voulons être libres!

Oui, c'est bien amusant!

GÉO LEFÈVRE.

GOLF

Le hasard dans le golf

Si parfois la fatalité empêche de remporter la victoire, elle aide souvent le joueur.

On a coutume de dire que le hasard fait bien ce qu'il fait, j'avoue que si, parfois, j'ai reconnu la vérité de ce dicton, j'ai par contre, en certaines circonstances, constaté sa présence néfaste dans le golf.

Je sais qu'aucun sport n'est à l'abri de la part plus ou moins grande occupée par la fatalité, mais je suis convaincu que jamais on n'a enregistré des résultats aussi stupéfiants que ceux que j'ai été à même de remarquer dans certaines parties. Le novice comme le champion en sont les bénéficiaires ou les victimes au même titre.

Je rappellerai quelques-uns des coups les plus extraordinaires dans lesquels la part de chance ou de malchance, suivant les cas, est intervenue avec le plus de malice.

Je n'oublierai jamais le match que je disputai, il y a quelques années, avec Willie Park, sur deux terrains, à Gauton et à North-Becwick pour un enjeu de 2.500 francs. Je me trouvais alors au mieux de ma forme. J'étais à égalité de coups avec mon adversaire, lorsque celui-ci lança une très longue balle vers le onzième trou. Je lui succédai et ma balle s'abattit directement sur la sienne. MM. Hunter qui étaient nos juges, assistèrent avec étonnement à cet incident bizarre et d'autant plus regrettable qu'il faussa considérablement la partie. Après avoir touché celle de Park, ma balle rebondit en effet en arrière d'un mètre environ. Et non seulement je perdis ce terrain, mais mon coup suivant devint presque impossible, le trou m'étant caché par la balle de Willie. Je manquai et je perdis le trou. Vous concevez l'importance de cet échec, puisque, après dix trous, chose rare, nous étions dead-heat.

Dans le championnat professionnel de Saint-Andrews, il m'arriva un jour une désagréable aventure: c'était au second coup que je jouais pour le dernier trou. Rien ne semblait plus simple que d'aller au but directement, lorsque ma balle se mit à filer vers la droite, traça une trajectoire dans les airs et alla s'abattre sur le toit d'une des hautes maisons qui entouraient les links. Personne ne put comprendre la cause de cette étrange équipée.

HARRY VARDON

Le joueur qui réussit à faire un trou en un seul coup peut se déclarer favori de la fortune. En ce qui me concerne, je n'y suis parvenu qu'une fois dans ma vie, et pourtant je joue tous les jours. M. Stuart Anderson, secrétaire du Royal Portrush Club, a réussi semblable exploit sept fois, c'est je crois le record.

Parmi les coups les plus extraordinaires, j'en citerai deux particulièrement légendaires qui, s'ils sont exagérés, ne manque pas d'inédit.

Un joueur ayant sa balle placée devant un mur de pierre, voulut le lui faire franchir. D'un coup violent de mastie, il la frappa, mais elle toucha l'obstacle, rebondit en arrière, atteignit le joueur au front, fit ricochet et passa alors par-dessus le mur. Ce fait m'a été certifié par des témoins dignes de foi et je n'insisterai pas. Je me contenterai d'en rappeler un autre, peut-être encore plus extraordinaire: un golfeur m'a juré sur l'honneur avoir lancé un faible coup sur sa balle au bord d'une rivière infestée de saumons. Sa balle effleura l'onde, mais avant qu'elle atteigne l'autre rive, un saumon sort de l'eau, la happe au passage. Or, la balle continue son trajet, emporte le saumon avec elle et le dépose de l'autre côté de la rivière. Il ne fut plus difficile de retrouver la balle. N'est-ce pas là une curieuse façon de pêcher?

Je terminerai ces souvenirs en racontant un coup des plus bizarres dont je fus l'auteur à Northwood, il y a deux ou trois ans. Le club-house s'élève à côté d'un putting-green. Mon coup précédent avait projeté ma balle sur le côté de la petite demeure le plus éloigné du green, de telle sorte que le club-house était entre moi et le trou. Je prends mon niblick et je tape un coup qui envoie la balle dans les airs, elle franchit l'obstacle, semble décrire une spirale dans la direction visée et tombe lourdement droit dans le trou. J'en étais stupéfait, je vous l'avoue. Je crois que je détiens là un record et c'est avec un réel plaisir que je réussis, en cette occasion, le coup le plus étrange auquel il m'ait été donné d'assister dans le sport du golf, pourtant si fertile tant en émotions qu'en bizarreries.

HARRY VARDON.
Ancien champion du monde de Golf.

PETITE CORRESPONDANCE

JEAN TECKLENBURG, Zuoz. — C'est une question que nous traiterons dans un prochain numéro.

M J C — 1° Nous le croyons; 2° Quand il sera poids lourd, car sa vitesse et sa science le serviront utilement; 3° Dans un match au finish, Langford n'aurait aucune chance.

R. BAJAC, rue de Sully, Lyon. — Le meeting de Monaco nous fournira d'utiles indications à ce sujet.

JEAN STAMPE, boulevard de l'Abattoir, Bruxelles. — Le volume, *La Course à pied*, par De Fleurac et Failliot, de la collection Sports-Bibliothèque vous renseignera sur cette question.

MAX ALTAZIN, Boulogne-sur-Mer. — Notre collaborateur, Georges Prade, traite votre question dans ce numéro-ci.

ANDRÉ LAFFON, rue Ampère, Paris. — Même réponse.

NOS GRANDES ENQUÊTES

SUR LE RAID HIPPIQUE DE 350 KILOMÈTRES

Dès que le *Matin* eût annoncé l'organisation, pour le mois de mars, d'un nouveau raid hippique militaire de patrouilles, consistant en une épreuve de fond de 350 kilom., en 4 fois 24 heures, nous avons demandé à plusieurs personnalités hippiques de bien vouloir nous faire savoir ce qu'elles pensaient de l'utilité et de l'intérêt de ce raid au double point de vue de l'armée et de l'élevage.

Cette enquête est particulièrement intéressante au moment où la crise que subit le cheval de guerre préoccupe nos grands chefs de l'armée et les Sociétés hippiques.

Le baron du Teil de Havelt applaudit sans réserve.

Le baron du Teil de Havelt, président de la Société Hippique Française, souligne l'importance de cette épreuve :

B^on^ DU TEIL

L'épreuve hippique de 350 kilomètres dont parle le « *Matin* » est intéressante à bien des points de vue : outre qu'elle mettra en valeur la résistance des hommes et des chevaux, elle contribuera à développer chez nos cavaliers le goût du cheval qu'ils apprendront ainsi à ménager, à soigner, à conduire.

Au point de vue de notre élevage, qui subit en ce moment une crise inquiétante, cette épreuve d'endurance vient bien à son heure. L'âge et les origines des chevaux seront soigneusement notés : pour la première fois, tous nos dépôts de remonte étant représentés, nous pourrons tirer des conclusions intéressantes relatives aux qualités des races de nos différentes régions.

Baron DU TEIL DE HAVELT.

Les chasses à courre ont du bon, selon le marquis de l'Aigle.

Pour le marquis de l'Aigle, président de la Société de Vénerie, les raids militaires ne suffiront pas à parer à la crise de l'élevage.

Que l'on oriente autrement l'élevage, que l'on crée des concours hippiques et des raids militaires, que le Parlement augmente les crédits affectés à la remonte, que le prix moyen du cheval de guerre soit majoré, toutes ces mesures, excellentes en soi, ne suffisent pas pour parer au danger qui nous menace.

Il me semble qu'il est une condition essentielle pour empêcher qu'en France la natalité du cheval de demi-sang vienne à baisser de 25.000 têtes par an, comme il est à craindre. Il faut que, dans notre pays, le nombre des consommateurs augmente et que l'Etat ne soit pas le seul acheteur de nos produits.

Ici le président de la Société de Vénerie reparaît et s'adresse aux pouvoirs publics :

Favorisez la chasse à courre en facilitant son extension par tous les moyens dont vous disposez.

Vous formerez ainsi un noyau formidable de chevaux de guerre incomparables, dressés à l'obstacle, endurants à la fatigue et prêts du jour au lendemain à être mobilisés.

Au lieu de 10 à 12.000 chevaux que la vénerie est à même de fournir à l'armée, prenez donc exemple sur l'Angleterre qui, grâce à la chasse à courre, aurait pu mettre, de ce chef seulement, en 1907, d'après son organe sportif officiel « Le Field », 200.000 de ces animaux à la disposition du ministre de la Guerre !

M^is^ DE L'AIGLE.

Le raid du « Matin » est une épreuve réconfortante, dit M. Jean Stern.

M. Jean Stern considère aussi l'intérêt de l'épreuve, au point de vue moral et patriotique.

Au point de vue militaire, le raid du *Matin*, assimilable à une reconnaissance, est d'une utilité incontestable. Ses conditions sont suffisamment sévères pour exiger de la part des hommes et des chevaux, un entraînement complet....

Au point de vue élevage, cette épreuve est particulièrement intéressante. Dans le moment où la question du cheval de guerre est plus que jamais à l'ordre du jour, elle permettra de comparer entre eux les produits de nos diverses régions d'élevage, d'apprécier les résultats obtenus par les différents croisements (père ou mère de pur sang), enfin d'indiquer aux éleveurs la voie à suivre. C'est du reste un des buts cherchés par les organisateurs de l'épreuve. « Il serait à désirer, indique le règlement, que le plus grand nombre, sinon la totalité des chevaux entrant dans la composition des reconnaissances, répondissent aux conditions spéciales suivantes :

« Pour ceux provenant des dépôts de la circonscription de Caen et des dépôts de Mâcon et de Faverney, avoir un de leurs ascendants directs (père ou mère) de pur sang anglais ;

« Pour ceux provenant des dépôts de la circonscription de Tarbes, avoir au moins 25 0/0 de sang arabe. »

JEAN STERN.

M. Caze de Caumont demande des raids annuels.

M. Caze de Caumont, vice-président de l'Etrier, désire voir se renouveler cette épreuve tous les ans.

Un mot vous dira tout de suite mon opinion : « Je souhaite que cette épreuve ait lieu tous les ans. »

En effet, s'il est reconnu que la participation des officiers aux raids militaires, a eu une influence des plus bienfaisantes sur la connaissance de ce que peuvent rendre comme vitesse et endurance un cheval et un cavalier bien entraînés, combien « a fortiori » doit-on reconnaître les enseignements précieux que peuvent fournir des épreuves auxquelles prennent part des groupes de cavaliers placés dans des conditions rappelant le plus possible celles où ils se trouveraient en temps de guerre....

Il est évident que dans la composition de la reconnaissance, chaque colonel ne fera entrer que les chevaux et les hommes qui lui paraîtront les meilleurs ; mais, précisément, pour arriver à les connaître, il devra faire une sélection et cette sélection ne pourra être obtenue que par des épreuves éliminatoires, qui seront déjà un enseignement. Dans les raids individuels, il n'y a que les cavaliers se sentant sûrs d'eux-mêmes et ayant confiance dans leurs chevaux qui s'engagent, ce sont des hommes de choix, montant des chevaux de choix ; dans les épreuves par groupes, on choisit évidemment les hommes et les chevaux, mais on ne peut les choisir que dans le régiment, et c'est justement cette utilisation de ressources limitées qui est intéressante, qui est à encourager et qui fait que je suis nettement partisan de ce genre d'épreuves.

CAZE DE CAUMONT.

L'oificier et le cavalier y gagneront, déclare le général de Lagarenne.

Suivant le général de Lagarenne, le raid du *Matin* sera particulièrement intéressant à cause de la participation de tous les dépôts :

Au point de vue militaire, j'estime que cette épreuve est bien faite pour développer, dans les régiments, le goût des prouesses hippiques et pour y faire naître une saine émulation. Elle montre, en outre, de quels efforts sont capables nos chevaux de cavalerie, bien préparés, bien montés et bien soignés : et cette préparation même, les questions si importantes de la conduite des marches, de l'alimentation, de la ferrure, etc., sont, par le fait même de cette épreuve, par les conversations, les discussions qu'elle provoque, étudiées d'une façon pratique et approfondie.

G^al^ DE LA GARENNE

J'arrive à l'utilité pour l'élevage. Les résultats ci-dessous ont pu être constatés l'an dernier : mais l'épreuve de 1912 aura un intérêt tout spécial. D'abord, tous les dépôts de remonte de France, sans exception, seront représentés dans des équipes homogènes, ce qui permettra au monde hippique de connaître et de comparer les types de chevaux des diverses régions d'élevage. En second lieu, grâce à la générosité de la Société des steeples chases, tous les éleveurs qui ont fait naître les chevaux des équipes classées, recevront une prime de 100 francs. Il y aura donc pour eux, de ce fait, un encouragement particulièrement opportun, au moment où tout le monde constate et déplore la crise de l'élevage en France.

GÉNÉRAL DE LAGARENNE.

Opinions d'officiers.

Le capitaine Daguilhon-Pujol est partisan du cross country.

Au point de vue militaire, les raids n'ont leur raison d'être qu'à la condition de s'adresser à des masses et non à des individualités. Ce n'est pas au siècle de la bicyclette, de l'automobile et de l'aéroplane qu'on choisira un cavalier isolé pour porter une dépêche à 350 kilomètres en trottant, en galopant sur une grande route.

Il faudrait donc, pour avoir des données utiles, faire exécuter un raid à un régiment entier et non à des officiers vigoureux montant des chevaux spécialement choisis et entraînés en vue de cette épreuve. Dans tous les cas, ces chevauchées individuelles ne devraient se faire qu'à travers la campagne et par-dessus les obstacles qu'on y rencontre....

Capitaine DAGUILHON-PUJOL.

Le lieutenant-colonel Blacque-Belair, écuyer en chef de Saumur, juge en soldat.

Ce que mes chefs ont décidé et exécutent, est bien, très bien. Tout ce qui, dans la cavalerie fait monter à cheval, connaître, soigner le cheval, est excellent.

Lieut.-colonel BLACQUE-BELAIR.

L'Elevage ne produit pas que de bons chevaux, selon le lieutenant Cravoisier.

M. Cravoisier, gagnant du raid de 500 kilomètres, organisé par le *Matin* en 1911, demande une épreuve internationale.

Les raids hippiques sont, à mon avis, des épreuves non seulement utiles mais nécessaires. Il faut les multiplier et nous ne saurions trop applaudir ceux qui les encouragent. Le raid qui va se courir nous prouvera une fois de plus ce dont est capable notre cavalerie, à la condition qu'on lui garde le caractère spécial d'où, à mon avis, il ne doit pas sortir.

L^t^. CRAVOISIER

L'expérience nous a prouvé, depuis de longues années, que l'élevage en France, comme partout ailleurs de quelque côté qu'il se pratique, a toujours fourni de bons et de mauvais chevaux.

Une épreuve qui, à mon avis, offrirait le plus haut intérêt serait un Raid International de longue haleine et *par équipes*. Il nous serait alors donné de voir ce qu'un lot composé de l'élite des chevaux et des cavaliers serait à même de fournir. Un projet ainsi compris offrirait en effet d'autant plus d'intérêt que nous verrions alors proscrits de cette épreuve tous les abus individuels qui se sont, malheureusement, produits dans les raids à allure libre, et qui ont fini par faire hésiter ceux là mêmes qui en étaient les plus ardents défenseurs.

CRAVOISIER.

L'épreuve sera fertile en enseignements, déclare M. Marc Doussaud.

M. Marc Doussaud, député et promoteur du raid des 500 kilomètres insiste sur l'intérêt de la nouvelle épreuve au point de vue élevage.

La nouvelle épreuve de fond pour reconnaissances et détachements de cavalerie organisée par le *Matin* présente un intérêt des plus vifs au point de vue militaire, mais incontestablement supérieur au point de vue de notre élevage. Certes, couvrir 87 kilom. 500 en 24 heures, en troupe, avec paquetage de campagne est un effort, mais un effort très raisonnable étant donné que chevaux, cavaliers et chefs seront choisis parmi les meilleurs dans chaque régiment.

Pour l'élevage, cette épreuve vient en son temps. Tous les éleveurs, tous les hommes de cheval, le groupe hippique de la Chambre, les officiers de cavalerie et plus particulièrement le général Dubois, se sont très justement émus de la crise chevaline en France. Chacun est d'accord pour y remédier et des vœux émis dans ce sens, ont été pris à l'unanimité. La nouvelle épreuve sera, à ce point de vue, un enseignement remarquable....

MARC DOUSSAUD,
député.

L'opinion d'un ancien Ministre.

M. Viger, ancien ministre de l'Agriculture, estime que les raids passés ont fait déjà le plus grand honneur à l'armée. Mais il faut atteindre, sans la dépasser, la limite des forces des hommes et des chevaux.

L'épreuve dirigée l'année dernière par le général de Lagarenne et patronnée par le journal le *Matin*, fut un brillant succès.

M. VIGER

Comme elle prouva les qualités de fond de nos chevaux de troupe ! comme elle fit honneur à nos officiers de cavalerie et à leurs hommes !...

De semblables épreuves sont des plus utiles au point de vue hippique. Elles apprennent aux cavaliers à préparer les chevaux de troupe, pour leur demander le sérieux effort qui doit les mener au succès. Elles permettent à l'officier de développer ses qualités d'entraîneur d'hommes et de chevaux. Elles peuvent être très utiles pour donner une orientation à notre élevage....

VIGER.

P. Denfert-Rochereau demande le cheval bien conformé.

Pour M. P. Denfert-Rochereau, les chevaux sélectionnés doivent guider l'éleveur.

Les raids sont utiles, parce qu'ils font connaître les meilleurs chevaux d'un régiment, escadron ou peloton.

Je ne parlerai pas de l'entraînement, car tous les officiers, connaissent le travail préparatoire à ce genre d'épreuves.

Il est nécessaire de faire naître des sujets du modèle des animaux sélectionnés.

PIERRE DENFERT-ROCHEREAU.

Ce sera une manifestation patriotique selon M. de Comminges.

L'honneur de l'éducation des cavaliers revient aux officiers de peloton, dit M. de Comminges qui considère l'épreuve comme importante au point de vue de l'appréciation des qualités de nos races de chevaux.

Le raid des patrouilles de cavalerie permettra aux Parisiens et aux étrangers présents d'applaudir, en ses représentants couverts de la boue des routes, l'armée française, tout entière. Ce sera une touchante manifestation....

Ce dont il faut se réjouir, c'est que ces raids soient, dans nos régiments, réellement des exercices ordinaires, et non une performance extraordinaire.

Ce qui est très supérieur comme enseignement et comme indication de la qualité des chevaux et de celle des cavaliers, c'est les épreuves annuelles du *Championnat, du cheval d armes*. Elles passent, d'ailleurs, presque inaperçues....

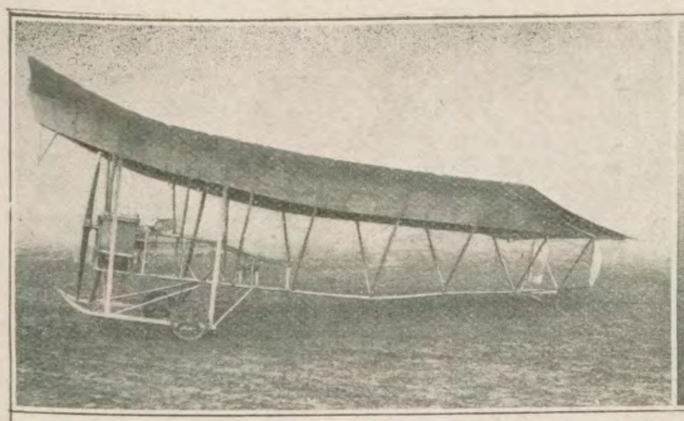
Mais, si, à mon avis du moins, le raid des patrouilles, s'il s'agit des chevaux, ne signifie pas autant que certains le prétendent, il signifie, par contre, beaucoup si l'on considère les officiers et les cavaliers. Pour supporter cette fatigue, en effet, pour bien monter et bien soigner son cheval au cours d'une longue étape, même a des allures raisonnables, un jeune soldat doit avoir été professionnellement très bien « éduqué ». Tout l'honneur en revient à leurs officiers de peloton, la plupart fort jeunes aussi, ainsi qu'à leurs sous-officiers....

DE COMMINGES.

D'après les réponses qui précèdent, on peut juger de l'enthousiasme provoqué par la patriotique initiative de notre confrère le *Matin*.

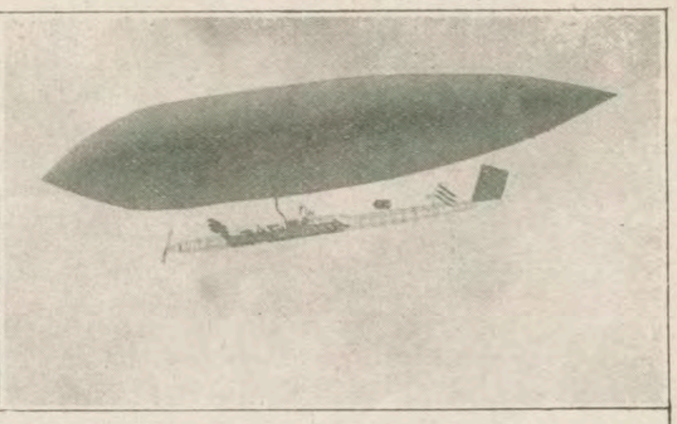
E.-G. SÉE.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Cet aéroplane, qui évoque plutôt les lignes d'un scarabée géant que celles d'un oiseau, est étudié pour décoller et atterrir sur route.

Le capitaine Casse présente aux généraux Oudard et Alba les officiers aviateurs, attachés aux différentes écoles militaires d'aviation de Pau.

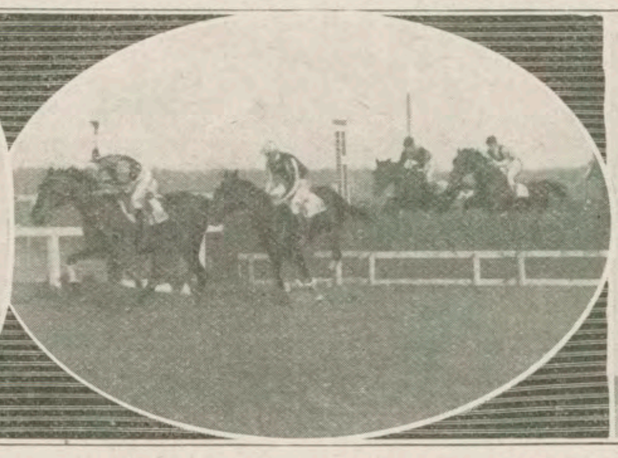


Le dirigeable Adjudant Réau *(tissus Hutchinson) a fait cette semaine des ascensions à grande hauteur aux environs de Paris.*

Patin automobile, mun d'un moteur 2 cylindres d'un cheval 1/2 ; il permet d'atteindre 50 kil. à l'heure.

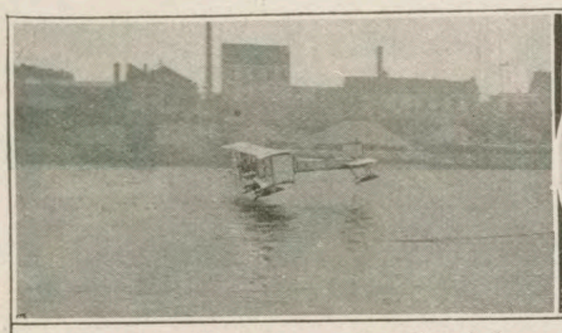
Un match d'association à Barcelone, opposant un team anglais à une équipe formée des meilleurs joueurs d'association des clubs de la ville.

M. Kapferer, le renommé pilote de dirigeable, vient de passer son brevet d'aviateur à Pau.



Le Prix du Palais d'Hiver (haies, handicap.— 20.000 fr.), disputé le 11 février à Pau, est revenu à la favorite Charing Cross à M. Labrouche, devant Selinonte.

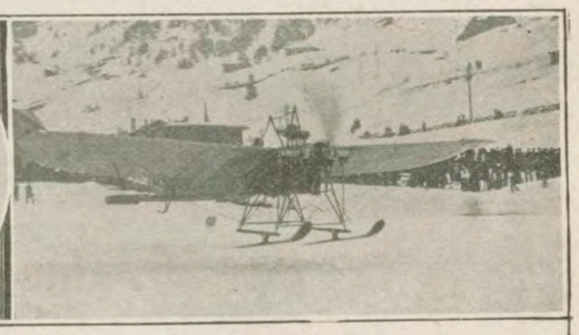
Battling Léon, un excellent boxeur français qui s'exhibe actuellement en Amérique.



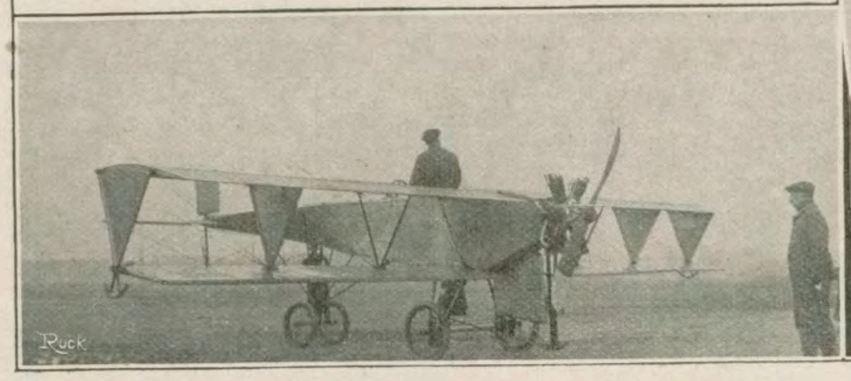
Colliex, à bord de son canard, se livre à des expériences, à Billancourt, se posant sur la Seine et s'en élevant à plusieurs reprises.

M. Camille Blanc, à qui l'on doit le match Carpentier-Sullivan.

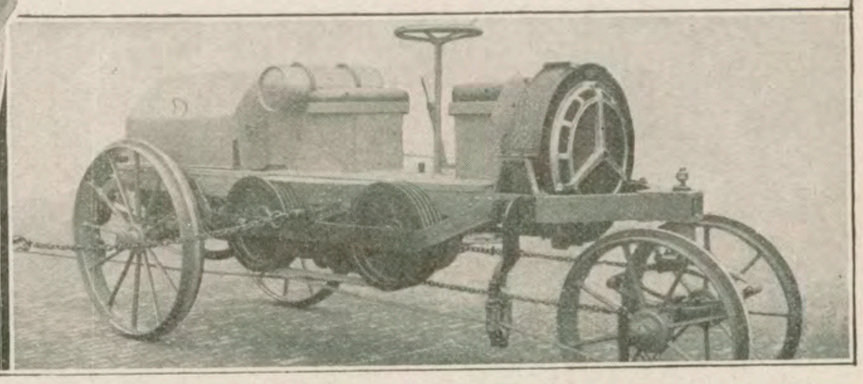
Bernard a battu A. Warner en 3 rounds, au Cirque de Paris.



Grandjean vole au-dessus de Davos avec un monoplan, dont le train d'atterrissage est remplacé par une paire de skis articulés.



Le canard métallique triplace du capitaine Morel ; il a 7 mètres de long, une envergure de 9 mètres et pèse 380 kilos. Deux cloisons étanches sont prévues pour préserver le pilote et ses passagers du risque d'une noyade. Il se démonte facilement.



Le fameux champion australien, Wilding, qui a remporté le tournoi international de tennis, disputé à Monte-Carlo.

Tracteur à pétrole, figurant à l'Exposition agricole. Le moteur à explosions est devenu maintenant d'un usage courant dans les exploitations agricoles, où ses applications sont nombreuses ; il est employé à produire de la lumière, monter de l'eau, actionner des batteuses, moudre le grain, etc.

Les concurrents du challenge Doyen, dans la côte de Picardie, disputé le 18 février sur le parcours Versailles-Suresnes. L'importante épreuve pédestre est revenue à Radigue en 38 m. 2 s., devant Tricoire de Booser et de Cook.

L'aviateur Guillaume, muni du parachute qu'il doit expérimenter à Juvisy, en se laissant tomber de 300 mètres de haut

Le banquet Blériot à Pau : de g. à d. : MM. Didier, Leblanc, Marty, Laurent, cap. Casse, M. Percty, Mme Blériot, cap. Faure, lieut. Brulé, comte de Massol, MM. de Vergnède, Ducourneau, de Montjou, de Malherbe, Blériot, lieuts. Jacquet, de Bernis, Dupin.

HIPPISME

Les familles de pur sang [1]

Fin du classement des familles dans l'ordre des gains de leurs représentants au cours de 1911.

Nous avons examiné jusqu'ici les douze premières familles du classement donné par les épreuves disputées l'an dernier. Nous allons, maintenant, passer plus rapidement sur les autres, de façon à pouvoir, dans notre prochaine chronique, réunir et confronter nos statistiques pour commencer à en tirer quelques conclusions.

LA FAMILLE 12 se classe au treizième rang.

Bruce Lowe la range parmi les souches d'étalons, et cela avec juste raison ; car elle a donné, en Angleterre, une véritable série de reproducteurs fameux. Elle a débuté par Eclipse, le pur sang le plus remarquable aussi bien au champ de courses qu'au haras ; puis elle a continué par Voltaire, Weatherbit, Kingston, Marsyas, Adventurer, Scottish Chief, Sterling et Springfield.

Un fait curieux, c'est que cette famille fournit d'excellents résultats par le croisement en dedans sur elle-même: ainsi Sheet-Anchor, le père de Weatherbit ; Oxford, le père de Sterling ; Marsyas, le grand-père maternel de Springfield, sont aussi de la famille 12. On trouverait des exemples semblables en plus grand nombre aux Etats-Unis où cette souche a particulièrement bien réussi.

NÉGOFOL

En France, elle semble avoir moins de succès, bien qu'elle nous ait donné La Camargo ; ses principaux reproducteurs sont Chalet, Le Hardy et Sly Fox.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 12 en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . . .	37	124	7	8	37.547 fr.
3 ans. . . .	32	283	14	35	173.135
4 ans. . . .	10	38	4	9	18.465
5 ans. . . .	11	76	7	18	80.620
6 ans et plus.	12	60	5	7	15.270
Famille 12 . .	102	581	37	77	325.037

Entre ses produits les plus marquants on peut citer, parm les cinq ans, Clérambault, Marotte II et La Nocle ; parmi les quatre ans, Causerie ; parmi les trois ans, Saint-Genest, Mirambo, Traquenard, Balagan et Rupestris II ; enfin, parmi les deux ans, Satyrane et Los Olivos.

LA FAMILLE 10 occupe le quatorzième rang.

Cette déchéance s'explique par ce fait que les éléments qui composent cette souche en France sont, pour la plupart, d'introduction récente. Sur les 105 poulinières que cette famille compte au Stud Book, il y en a tout juste 15 qui remontent à des importations antérieures à 1880.

Il faut donc lui faire crédit : car, en Angleterre, elle s'est couverte de gloire avec Blink Bonny, l'une des rares juments qui aient gagné le Derby et les Oaks, Blair Athol, Petrarch, Hampton et Tristan. Elle est encore en pleine activité, puisqu'elle vient de fournir dernièrement trois gagnants de classics, Perola, Bayardo et Lemberg.

Voici comment se repartissent les gains de ses représentants en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	18	77	6	12	81.545 fr.
3 ans . . .	14	114	9	20	171.465
4 ans . . .	13	86	7	12	30.490
5 ans . . .	2	16	1	1	6.260
6 ans et plus.	2	4	»	»	280
Famille 10 .	49	297	23	45	290.040 fr.

Seuls, ses deux ans et ses trois ans offrent quelques sujets intéressants. Ce sont, parmi les premiers : La Plata II, Waldshut, La Mi-Carême, et, en Angleterre, Branda ; parmi les seconds : La Grave, Le Loup, Valdotaine et, en Italie, Daisy II.

LA FAMILLE 16 vient en quinzième ligne.

Elle est plus généralement connue sous la dénomination de famille des Agnes, parce que sa souche la plus importante remonte à une certaine Agnès, née en 1844, dont la plupart des descendantes portent un nom dans lequel entre le mot Agnès : Little Agnes, Polly Agnes, Fair Agnes, Bonnie Agnes, etc...

Elle a pris son développement tout récemment en Angleterre : de 0,28 0/0 en 1840, et 0,72 0/0 en 1862, elle est passée à 2,71 0/0 en 1895 et 4,03 0/0 en 1907. C'est ce qui explique le rang si éloigné qu'elle occupe dans la classification de Bruce Lowe ; car elle possède à son actif les succès de Saint-Gatien, d'Ormonde, de Sceptre et de Troutbeck.

En France, nous ne pouvons pas encore l'apprécier à sa juste valeur : sur les 98 poulinières qui composent son effectif au dernier Stud Book, 52 sont nées en Angleterre et le reste remonte à des importations qui sont toutes postérieures à 1879.

Nous devons donc réserver notre jugement.

Voici la répartition des gains de ses représentants en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	20	88	6	9	108.755 fr.
3 ans . . .	22	125	10	21	72.673
4 ans . . .	5	45	3	8	52.099
5 ans . . .	5	16	2	3	3.125
6 a. et plus.	4	34	3	7	31.226
Famille 16. .	56	308	24	48	267.878 fr.

Ce qui frappe tout d'abord, ce sont les gains élevés de ses six ans, fournis par Dona Sol et Kurwenal, et ceux de ses deux ans auxquels Petulance contribue pour la plus grande part.

Ses meilleurs trois ans sont Nectarine, Gibelin, Isabey et Fitz Plum ; ses meilleurs quatre ans, Donaldina et Hilda II.

LA FAMILLE 17 se classe au seizième rang.

Elle présente un phénomène singulier : tandis qu'en Angleterre elle est sur le point de disparaître presque complètement, en France, elle fait preuve d'une grande vitalité. Au dernier Stud Book Anglais elle compte 23 représentantes contre 131 à notre Stud Book.

C'est une souche qui s'acclimate parfaitement dans notre pays, puisque les éléments qui la comp sent remontent pour la plupart à des importations variant de 1853 à 1880.

Nous lui devons d'ailleurs toute une série d'excellents chevaux : Louis d'Or, Alerte, Zouave, Noélie et son fils Don Carlos, Révérend et Rueil, Callistrate et Courlis, Tilly, Annita et Launay, Verneuil, Clémentine et Zut. Ces noms pourraient suffire pour illustrer d'exemples une histoire du pur sang en France. Nous trouvons encore plus récemment Macdonald II, Camisole, Médéah, Negofol et Aveu.

Les résultats de l'année passée sont certes moins brillants que ceux auxquels on pourrait s'attendre après un pareil historique.

En voici le détail :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	20	93	5	11	54.760 fr.
3 ans . .	21	168	13	30	128.320
4 ans . . .	8	49	3	6	60.050
5 ans . . .	3	30	2	5	21.125
6 a. et plus.	6	18	2	2	2.070
Famille 17	58	358	25	54	266.325 fr.

Les deux ans comprennent Romagny, Saint-Malo et Lady X. La liste des trois ans est longue, sans comprendre de sujets bien brillants ; ce sont : Joyeux V, Santa Lucia, Forio, Cassin, Raymond, Nicodème, Naumas et Fraigas. Parmi les quatre ans, nous trouvons Gros Papa, Gobette et, en Italie, Roche Tuillière ; parmi les cinq ans, Negofol et Jesa.

LA FAMILLE 20 occupe le dix-septième rang.

Son histoire sur le turf français est bien courte : elle se résume avec Heaume, le Sagittaire et Quintette. On peut en trouver l'explication dans ce fait que toutes ses poulinières remontent à des importations dont la plus ancienne date de 1875.

Voici la répartition des gains de ses représentants au cours de 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chevaux ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . .	16	70	5	5	51.788 fr.
3 ans. . .	21	224	10	25	98.736
4 ans. . .	5	48	3	9	60.462
5 ans. .	4	21	1		211.500
6 a. et plus.	3	4	»	»	600
Famille 20.	49	367	19	41	223.086 fr.

Les deux ans intéressants sont La Choisille et Zenith II. Parmi les trois ans, Clin d'Œil, Chauvin II, Le Grésil, La Bégude et Téléphoniste possèdent des performances honorables. Les quatre ans se composent de Laghet, Condottière et Sorcière III ; quant aux cinq ans, King Henry est le seul à avoir soutenu leur réputation.

Les familles qui continuent la liste ont remporté moins de 200.000 francs d'argent public. Nous en donnerons la nomenclature en récapitulant cette statistique en un tableau complet.

Nous allons indiquer rapidement les sujets intéressants se rattachant aux souches que nous n'avons pas encore examinées.

Au 18e rang, se classe LA FAMILLE 6, en complet déclin, aussi bien en France qu'en Angleterre : Gilles de Rais (2 ans) ; Arménienne et Alby (5 ans) ; Montry (8 ans).

Puis, LA FAMILLE 9, qui, florissante en Angleterre, est mal représentée en notre pays : Kyrielle II (2 ans) ; Assouan et Renard Bleu (4 ans) ; Moulins la Marche (8 ans).

LA FAMILLE 23, qui peut prendre un certain développement à cause de nombreuses importations américaines : Fedaja, The Irishman et Jerusalem (2 ans) ; Banco III et Le Platine (4 ans).

LA FAMILLE 25 : Monsieur Guérin (2 ans) ; Maïs II et Granite (3 ans) ; Flossie (4 ans).

LA FAMILLE 31 : Martial III (2 ans) ; Sor Eta Sar, Gay Duchess, Petit Zouzou et Montagagne (3 ans).

LA FAMILLE 22 : Rodriguez (2 ans).

LA FAMILLE 32 : Melbourne (5 ans).

LA FAMILLE 42 : Bourdelas et Cabrion (3 ans).

LA FAMILLE 26 : Ronde de Nuit (5 ans).

Les souches non numérotées sont représentées par Calabra, Brume et Hessian.

RENÉ RIONDET.

(1) Voir les numéros 698, 699 et 700.

Les Courses d'hiver

A propos du trotting et de la réouverture d'Auteuil.

Au moment où s'ouvre la saison des courses au galop il convient de dire un mot des deux mois qui viennent de s'écouler et qui n'ont pas été inoccupés, certes non. Le trotting déjà très en faveur les hivers précédents, a gagné, cette année encore, beaucoup de terrain. Son succès a été vraiment extraordinaire. Ses recettes ont atteint des chiffres que les instigateurs des courses d'hiver n'avaient jamais osé rêver ; et ce qui est mieux encore, il a fait de nouveaux adeptes qui lui resteront. Le trotting, nouveau venu, faible a eu, à ces débuts, besoin qu'on l'aide. Il a vécu jusqu'ici sur les courses au galop, sur le pur sang, rien de plus légitime. La Société a été l'agent de transmission. Pour elle, les courses au galop étaient le moyen, les courses au trot le but. Elle a très consciencieusement rempli sa mission. Mais les temps sont changés, ou ils vont l'être. Vivre aux dépens du voisin ne peut être, et n'est qu'un expédient, et cet expédient n'est légitime que s'il est provisoire et temporaire. A l'élevage du pur sang, les propriétaires de chevaux de pur, sang sont loin, dans l'ensemble, de faire leurs frais : il s'en faut de moitié. Il faudra, en bonne équité, les décharger de la lourde contribution qu'ils se sont imposée au profit du demi-sang, le jour où celui-ci pourra se suffire à lui-même ; et si nous n'en sommes pas arrivés encore au jour où s'imposera cette solution radicale, il faut, dès à présent, tout au moins, les dégrever en partie. Augmenter les allocations de ses courses au galop, surtout celles de ses deux dimanches de juillet, qui sont d'une pauvreté inacceptable, ou abandonner l'un d'eux à la Société de Sport de France, qui saura en faire un meilleur usage, voilà la mesure qui, dès à présent, s'impose.

Arrivons à Auteuil : Rioumajou, L'Argentière, Arson, Kumamoto, Tattling, ont été les principaux lauréats des deux premières journées. Tous avaient couru à Nice et à Pau. L'an dernier, les chevaux qui avaient passé tout l'hiver dans leurs centres d'entraînement, à Maisons-Laffite ou à Chantilly, avaient eu leur juste part. En fait les concurrents retour du Midi ont triomphé presque partout, cette année.

Arson qui avait été à Pau, sans s'y distinguer d'ailleurs, a battu Hopper, l'un des principaux lauréats de Nice. Est-ce là un résultat bien exact ? Je ne le crois pas, Hopper, quand il a rejoint Arson à l'avant-dernière haie, semblait bien maître de la partie. C'est probablement son aversion bien connue pour la rivière qui lui a coûté la course. Il allait droit sur elle à l'arrivée du Prix Bougie et il a cru qu'il avait à la franchir. Dès lors, il a refusé de s'employer. L'Argentière est venu souvent à bout de tâches plus difficiles que celle qui lui incombait dans le prix de Billancourt.

De sa victoire, il n'y a qu'un point à retenir. C'est qu'elle s'accommode de l'hippodrome d'Auteuil aussi bien que de celui de Nice ou de celui de Saint-Ouen, aussi bien ou à peu près, car elle a eu à s'employer pour battre Barbarossa et Pyrrhus qui ne sont pas des adversaires bien terribles. Le gagnant du prix Kérim, Rioumajou, avait affaire à plus forte partie, il y rendait neuf livres à un des meilleurs sujets de sa génération, Made in England, mais il se présentait en pleine forme et très aguerri contre un adversaire qui n'avait pas couru depuis plusieurs mois et manquait peut-être d'un galop. La question n'est donc pas définitivement tranchée entre eux.

STUART.

LA FRANCE BAT LA SUISSE

LES FRANÇAIS ATTAQUENT

Les avants firent preuve de grands progrès et attaquèrent courageusement. Notre cliché représente une charge de nos représentants, qui parviennent à s'emparer de la balle et, après une fort jolie série de passes, réussissent à rentrer le ballon dans les filets adverses.

LES SUISSES ARRÊTENT

Nos représentants jouant avec beaucoup de brio, attaquent constamment, mais les joueurs étrangers, très vites, bloquent merveilleusement la balle.

UN DEGAGEMENT

Les Français menacent les buts adverses, lorsqu'un arrière suisse prend de vitesse le joueur qui a la balle et dégage son camp fort à propos.

La France vient de battre la Suisse en football association, par 4 buts à 1, après une partie absolument remarquable.

Dans la première mi-temps, les Français attaquent vigoureusement; d'abord un peu surpris, les Suisses se ressaisissent et attaquent à leur tour, le jeu devient égal de part et d'autre. Après plusieurs passes de jeu fort intéressantes et plusieurs charges françaises qui n'aboutissent pas, la mi-temps est sifflée et les deux clubs sont à égalité.

Dès le début de la seconde mi-temps, les Français fournissent un sérieux effort et marquent deux fois coup sur coup, les Suisses sont alors franchement dominés et, jusqu'à la fin, les Français conserveront leur avantage. Sept minutes avant la fin, nos nationaux mènent par 4 buts à zéro; la fin est sifflée alors que nos représentants ont rentré 5 fois la balle dans les filets; l'équipe suisse, sauvant l'honneur, a réussi 1 but. Les meilleurs joueurs français furent Maès, Vialmonteil et Triboulet.

J. A.

UN BEAU MATCH D'ASSOCIATION

L' A. S. F. EMMÈNE LE BALLON

Le ballon est arrivé à un joueur de l'A. S. F. qui part suivi de deux coéquipiers, malheureusement il va être arrêté par un adversaire qui dégagera. Au cours de la seconde mi-temps principalement, les attaques de l'A. S. F. furent nombreuses mais ne purent jamais aboutir.

LE GALLIA DEGAGE

Gêné par des adversaires, d'un coup de tête, le joueur du Gallia passe à un coéquipier.

LE GALLIA DEGAGE DE NOUVEAU

L'A. S. F. est dans les buts adverses, lorsque le demi du Gallia dégage à propos.

UNE INTERCEPTION DE PASSE

Les avants adverses chargent en se passant la balle, mais un arrière du Gallia intercepte et dégage.

LA DÉFENSE DES BUTS

Les joueurs de l'A. S. F. sont à leur tour refoulés dans leur buts, mais les deux arrières, heureusement, arrêtent à temps l'adversaire qui s'apprêtait à shooter, Hartot, le gardien de but n'aura même pas la peine de toucher la balle dans ses filets.

L'ASSOCIATION Sportive Française, que l'on considérait déjà comme champion de Paris, vient de faire match nul avec le Gallia Club, par 1 but à 1, ce qui force les « éternels seconds » à rejouer un match avec le Club Athlétique de la Société Générale qui compte, lui aussi, 31 points.

L'A. C, F. a joué 11 fois, a gagné dans 9 de ses rencontres et fait 2 fois match nul, une fois avec le Stade Français, une fois avec le Gallia Club.

Le Club Athlétique de la Société Générale, lui, a gagné dans 10 rencontres, mais s'est fait battre une fois ; le troisième, le Club, est hors de cause, ayant 2 points de moins que ses rivaux.

La rencontre entre les deux premiers du championnat de Paris, s'est disputée à la piste municipale devant plus de 5.000 spectateurs, affluence que l'on n'avait pas encore vue pour un match d'association.

La première mi-temps fut sensiblement égale. La seconde par contre fut, presque tout entière, à l'avantage de l'A. S. F.. Avec un peu de chance, elle eut dû gagner la partie ; tout n'est pas perdu, son excellente saison permet de supposer qu'elle s'attribuera vraisemblablement le championnat, en triomphant dans la rencontre qui la remettra en présence de la Générale.

JEAN GERAU.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

Le gentleman avec lequel j'allais avoir l'honneur de me rencontrer s'appelait Dan Long, et il arrivait de Denver.

La bourse pour ce combat était de mille dollars en bel et bon or des Etats-Unis ayant cours. C'était pour moi une véritable mine, à côté des quelques dollars que je gagnais par jour dans mon métier de chaudronnier. Ces mille dollars décidèrent la chose. Ce qui me détermina aussi, c'est que, après avoir été laissé en « *carafe* » par Gallagher, je ne voyais pas d'autre moyen de me sortir d'embarras que mes poings.

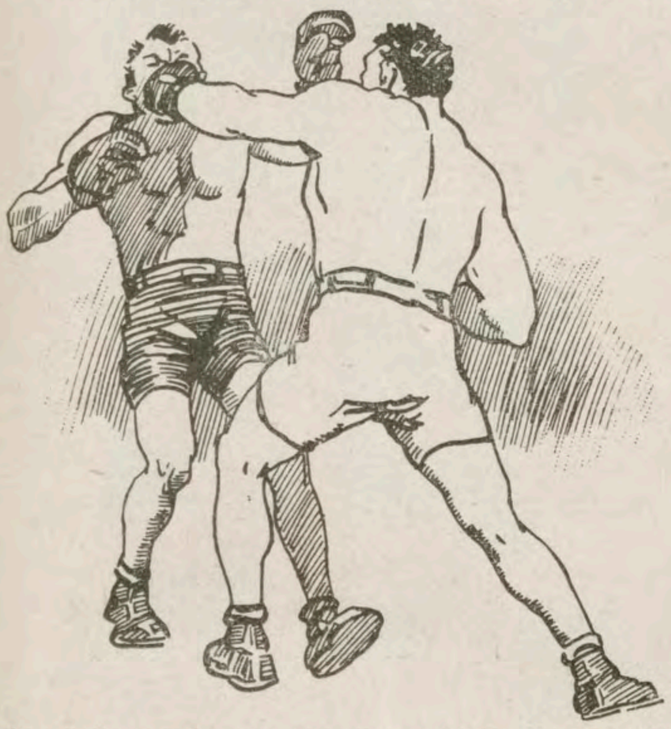
Chaque fois que je pense à ce combat avec Long, je ne puis m'empêcher de rire. C'était un bon gros et grand garçon, assez fort et s'y connaissant un peu en boxe, de sorte qu'il avait plus de réputation que moi. On supposait que c'était un futur champion, et qu'il le deviendrait vite.

Nous entrâmes donc dans le ring le soir du 2 juin 1906, et aussitôt que la cloche sonna, nous marchâmes l'un sur l'autre. Je suppose que Long pensait bien qu'il allait me mettre dehors.

Mais j'avais vu la bourse, et un boulet de canon ne m'aurait pas fait reculer.

Je me rappelai mon match avec Griffin et recommençai à user de la même tactique. J'esquivai et présentai mon poing gauche, cherchant ma chance.

Le premier round fut à peu près un jeu égal. Dans le second, je partis du gauche et frappai Long droit sur le nez, tellement fort qu'il roula à terre. Le



JE FRAPPAI LONG DU GAUCHE, DROIT SUR LE NEZ.

referee, compta dix et ce fut fini. La bourse était pour moi.

En réfléchissant à mes deux premiers combats, je ne peux pas dire que mon style ait beaucoup changé. J'ai rencontré un beau lot de champions, et j'ai travaillé avec des hommes de qualité comme Corbett et Fitzsimmons dans les camps d'entraînement, et toujours cette garde de « crouching » avec le coup du gauche pour le knock-out, m'a réussi. J'ai eu tous mes adversaires, comme cela. C'est vraiment un joli coup. Il ne laisse pas de marques, mais peu d'hommes sont encore debout, quand ils l'ont reçu au-dessous du cœur ou juste sur le sternum.

Je n'ai jamais frappé un homme avec toute ma force, parce que je n'en ai jamais eu besoin pour obtenir le résultat que je cherchais. Même dans le feu de mon combat avec Fitzsimmons, pour le championnat du monde, je portai le dernier coup juste assez fort pour gagner. Je n'avais besoin que d'une caresse et si j'avais frappé de toute ma force, je crois que je l'aurais tué. Dans notre seconde rencontre, Fitzsimmons m'abîma fort. C'était certainement le boxeur le moins scientifique qui fut. Il essayait de me fermer les yeux et il parvint à me rendre presque aveugle. Néanmoins, malgré tout cela, je ne portai mon dernier coup que juste assez fort pour l'envoyer dormir pendant dix secondes.

Une des raisons pour laquelle je n'ai jamais employé toute ma puissance, c'est que je ne me suis jamais senti en danger d'être battu. Si cela m'arrive jamais, je ferai appel à mes dernières réserves et, quel que soit celui qui se trouve en face de moi, je le briserai.

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

CHAPITRE XI

JE RENCONTRE LA FORTUNE ET JE LA SAISIS AU PASSAGE

C'était une bonne fortune pour moi que ces 1.000 dollars. Ramasser un rouleau de pièces d'or comme celui-là, pour boxer un ou deux rounds et finir en frappant l'autre sur le nez! Cela constituait le salaire d'un compagnon pendant six ou huit mois, dans la chaudronnerie, et bien payé, encore! Je déposai la plus grande partie de mon petit trésor dans une banque, mais je gardai quelques doubles aigles dans ma poche, pour le plaisir de les entendre tinter quand je les remuais avec les doigts. Quelques vêtements neufs, un grand chapeau de Stetson, avec les bords grands comme une table, et une collection de cravates, constituèrent ma seule concession à l'élégance. Je commençai à trouver que la boxe était un sport intéressant. Pour comble de joie, on m'offrit de me rencontrer avec un poids lourd, un grand gars nommé Van Buskirk, autrefois membre de l'Olympic-Club et champion amateur, mais qui était devenu professionnel, et qui ne manquait pas de réputation. Deux ou trois bonnes langues me dirent que Van Buskirk prétendait ne faire qu'une bouchée de moi, mais je ne partageais pas son opinion. Je l'avais vu et je l'avais apprécié à sa valeur. Il y avait des types dans mon ancienne usine qui me paraissaient bien plus dangereux, quoique je ne me souvînsse pas en avoir rencontré qui fussent aussi « costaux » en apparence.

Ce Van Buskirk était un grand gars, avec des épaules à toucher les deux côtés d'une porte. Les épaules lui remontaient jusqu'aux oreilles, laissant apparaître à peine une apparence de cou. Il avait de grands yeux bleus et, quand il fronçait les sourcils, ceux-ci remontaient jusqu'au milieu du front. Il avançait fortement la lèvre inférieure et semblait un vrai sauvage, aussitôt qu'il parlait de boxe. Sa tête énorme et son cou épais formaient un tout compact, et si vous aviez fait rouler une bille sur sa tête, d'avant en arrière, elle serait certainement tombée dans son col. Il avait des bras longs comme ceux d'un gorille et des poings comme des marteaux. Il passait pour une terreur, et aimait à se faire prendre pour tel.

Nous conclûmes le match.

J'étais tout à fait impatient de combattre Van Buskirk et de me mettre ensuite à la recherche d'un autre adversaire, quel qu'il fût. Mais ma chance tourna. Je ne sais si c'est le changement de climat, ou si je commis quelque imprudence stupide, mais je fus soudain atteint de pneumonie. Le docteur, appelé en toute hâte, m'examina avec soin et me dit que je pouvais toujours remettre mon match à un mois ou deux. Deux jours après, il hocha la tête et m'avertit que, peut-être, je ne boxerais plus jamais. Je crois qu'il avait l'idée que je ne me remettrais jamais sur mes pieds. Heureusement, un docteur peut se tromper comme un simple mortel. Et quelques-uns davantage encore. En tous cas, après avoir longtemps gardé le lit, je me retrouvai un jour dans la rue, maigre comme un rat, et si faible, que je pouvais à peine marcher. Je n'avais pas besoin des rayons X pour compter les os de mes mains et mes bras et mes jambes étaient dans un tel état, que faire le tour d'un pâté de maisons me fatiguait plus que ne l'aurait fait autrefois un combat en vingt rounds. Il n'y avait qu'un parti à prendre pour un homme dans mon état de dépression. Je pensai aussi qu'on serait heureux de me revoir à la maison, et je pris le train pour le Sud.

C'est effrayant ce qu'une pneumonie peut faire d'un garçon fort comme je l'étais. Je n'avais, auparavant, jamais été malade de ma vie, et je ne croyais pas que ce fut possible. Mais maintenant, j'avais plutôt l'air d'un poitrinaire que d'un boxeur. Après quelques jours de repos, je me dis que l'air de la montagne me ferait du bien et je partis camper avec mon vieux fusil et une bonne provision de cartouches.

Le premier jour que je passai dans la montagne je ne pouvais faire cent yards, sans m'asseoir longtemps pour me reposer. Si j'essayais de grimper une petite colline, mes jambes pliaient sous moi et je soufflais comme un chien à la poursuite d'un coyotte. Mais voici ce qui vous montrera comment la montagne vous tranforme un homme. Deux semaines plus tard, je courais après les daims. Six semaines après ce jour, où j'étais arrivé dans la montagne, complètement vidé, je partis un matin avant le lever du soleil, je tuai cinq daims et je rapportai un grand bouc de 150 livres sur mes épaules pendant huit milles jusqu'au camp. Oui! et je n'étais pas fatigué quand j'arrivai. C'est un dur travail, tout le monde peut se le figurer, qu'une promenade comme celle-là. J'avais placé le daim à cheval sur mes épaules et ses pattes pendaient en avant, de

JE RAPPPORTAI UN BOUC DE 150 LIVRES SUR MES ÉPAULES.

chaque côté de mon cou. Ainsi chargé, j'escaladais et je dégringolais les collines et je traversais la brousse épaisse. La sueur coulait en ruisseaux sur ma figure et se mélangeait à la poussière, tellement qu'on eut pu me prendre pour un Indien sur le sentier de la guerre.

Cet exploit était la meilleure preuve que la maladie était entièrement disparue et qu'avant longtemps, je pourrais me remettre à combattre. L'argent commençait à filer et quoique mon père et ma mère fussent tout disposés à me fournir tout ce dont je pourrais avoir besoin, j'avais une telle indépendance d'esprit que je serais plutôt revenu à San Francisco à pied, en suivant la *voie* du chemin de fer, que de ne pas me débrouiller entièrement par moi-même.

Je passai un mois chez mes parents après cette partie de chasse. Me sentant alors aussi solide et aussi bien portant que si je n'avais jamais été malade, je partis pour le Nord, à la recherche d'aventures.

Le premier adversaire qu'on me proposa fut Jack Stelzner. C'était un bon poids lourd, en son temps, et un charmant compagnon. Il avait quitté jeune encore les bateaux du Missouri, sur lesquelles il *voyagea* quelque temps comme chauffeur, pour prendre les gants. Il aurait certainement eu une plus belle carrière dans le ring, s'il ne s'était pas attaché à Bob Fitzsimmons, comme sparring partner, depuis plusieurs années. Fitzsimmons était très dur pour ceux avec lesquels il travaillait. Il fatiguait tellement Stelzner à l'entraînement, qu'il était difficile à celui-ci de faire un beau match pour son compte. Stelzner étant à ce moment à Carson avec Fitzsimmons. Mais il avait tellement à faire avec son patron que la rencontre entre nous ne put être conclue.

Juste à ce moment, il m'arriva une aventure qui modifia complètement toute ma carrière de boxeur. Si je n'avais pas rencontré, à San Francisco, Harry Corbett, avec lequel je me liai d'amitié, il ne m'aurait pas fourni la plus belle occasion de ma vie, une occasion sur laquelle un jeune homme comme moi devait sauter avec enthousiasme.

Harry Corbett était un des frères de Jim Corbett. Il y avait en effet de nombreux fils dans la famille, tous intéressés au sport d'une façon ou

On trouvera dans ce numéro trois mots écrits en *italique* dont les équivalents sont tels, qu'avec les lettres qui les composent, disposées d'autre façon, on peut former le nom d'un objet indispensable aux sportsmen. Ce nom constitue la sixième des réponses de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

d'une autre. Parmi eux, il y avait Joe, qui était à ce moment pitcher pour les Baltimore Orioles. Il y avait Jim, naturellement, le champion du monde, qui s'apprêtait à rencontrer Fitznimmons. Harry n'était pas un athlète, mais un bon sportsman. Il avait un café, dans Ellis street, à San Francisco, et, derrière la grande salle, se trouvait une salle de betting. Il n'y avait rien d'illégal à tenir, à cette époque, un betting. San Francisco était une ville très sportive, et on y pariait ouvertement sur les courses de chevaux, comme sur les combats de boxe ou les matches de baseball. Chez Harry Corbett, on pariait aussi bien au mutuel qu'au livre. Vous pouviez jouer au mutuel, parier sur un cheval, sur le nombre de rounds d'un match, comme vous vouliez. Harry était connu comme un homme d'une honnêteté sportive rigoureuse. Je n'aurais pas hésité à lui confier mon dernier dollar, en lui disant que je reviendrais le chercher quand j'en aurais besoin. Il était aussi solide que n'importe quelle banque et plus sûr que beaucoup d'entre elles. Car si Harry Corbett avait jamais perdu l'argent qu'on lui avait confié, il aurait vendu jusqu'à sa dernière chemise, pour ne faire tort à personne. Il a eu entre les mains des sommes considérables, engagées comme paris par tous les sportsmen de San Francisco et il n'y a jamais eu un mot contre lui. Il y a peu d'hommes, dans ce métier, dont on pourrait dire autant.

HARRY CORBETT ME PRÉSENTA A DELANEY.

Naturellement, étant le sportsman le plus important de Frisco et même de l'Ouest et, le frère du champion Jim, Harry Corbett me paraissait un aussi grand homme que le Président des Etats-Unis lui-même. Si bien que, le jour où il me demanda s'il me plairait d'aller retrouver Jim à Carson et de travailler avec lui, je sautai sur la proposition. Harry le manda à Bill Delaney, qui était avec Jim, et qui avait été son second dans son grand combat avec Jim Sullivan à la Nouvelle-Orléans. Delaney vint d'Oakland à San Francisco et Harry nous présenta l'un à l'autre. Mais ce n'était guère nécessaire. Delaney m'examina pendant quelques minutes en silence et il fut tout de suite fixé sur mes qualités de boxeur. Il me demanda si j'étais décidé à travailler ferme.

— Parce que, dit-il, Jim est un garçon très nerveux et qui aime à travailler. Il ne vous laissera pas dormir tard, quand vous serez dans son camp.

— Très bien, répondis-je, je ne connais pas Corbett, mais dans la chaudronnerie, il n'y en pas qui m'ont paru trop durs pour moi.

— C'est un rude homme, ajouta-t-il, et vous aurez de la chance; s'il ne vous fait pas peur.

— C'est lui qui en aura, s'il ne porte pas ma marque au bout de quelques jours.

Harry se mit à rire, Delaney ne dit rien et se contenta de me demander quand ma malle serait faite. Elle était facile à faire. Je n'étais pas comme Tod Sloan, qui arrivait à Frisco avec quinze malles et douze cartons à chapeaux. Une bonne grosse caisse et une chambre meublée suffisaient à satisfaire mes ambitions. Aussi, ma malle fut bientôt prête. Comme il faisait très froid dans le Nevada, et que je ne tenais pas à attraper une seconde pneumonie, je fis emplette d'un pardessus confortable. Peu de jours après, Delaney et moi partîmes pour Carson. Pendant le voyage, on pense bien que nous ne parlâmes guère d'autre chose que de boxe. Delaney estimait Fitzsimmons comme un homme très dangereux et il était impatient de voir Corbett arriver en forme. Il craignait qu'il ne fit trop de marche sur route, dans son désir de s'amaigrir. Aussi, était-il heureux de trouver un partner solide pour Jim, car rien ne vaut un vrai combat pour former les poings et l'œil d'un boxeur.

De Carson, nous nous rendîmes à Shaw's Springs. où Corbett se trouvait alors. Il ne restait plus qu'un mois avant le grand combat, qui était fixé au 17 mars. Je n'oublierai jamais mon impression quand je descendis de voiture devant le petit hôtel de montagne et que je pensai qu'enfin une de mes ambitions allait être satisfaite. Je n'étais pas encore un champion, mais, dans quelques heures, je saurais ce que valait le poing d'un vrai champion et, si je ne me trompais pas, il saurait aussi ce que valait le mien.

CHAPITRE XII

CE QUI PROUVE QUE LE HASARD FAIT SOUVENT D'ÉTRANGES CHOSES

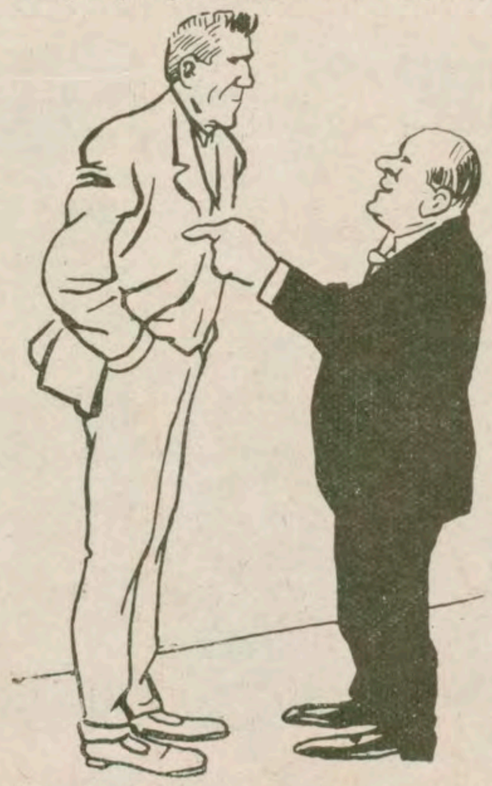
Voici une anecdote relative à mon voyage à Carson et que peu de gens connaissent. Vous allez voir comment je coupai sous le pied à un jeune homme la chance de devenir champion du monde. C'est Charlie White qui me mit au courant quand j'arrivai à Springs. Naturellement, nous étions tous deux novices, alors, mais quand je rencontrai Gus Ruhlin, d'Akron, le « géant d'Akron » comme on l'appelait, l'histoire me revint à la mémoire, comme celle d'un bon tour joué à Ruhlin.

Ce Ruhlin était un grand garçon. Il travaillait dans une minoterie, ou quelque chose d'analogue et, entre temps, il jouait au football. Gus avait eu deux ou trois rencontres dans l'Ohio et se considérait comme un boxeur. Il avait commencé à peu près à la même époque que moi. Il était de ma taille et était très fort, quoique il ne pesât guère plus de deux cents livres à cette époque.

Quand il fut devenu champion local, Gus vint à New-York pour trouver quelque adversaire plus sérieux. Chacun lui dit de s'adresser à Charlie White. Charlie l'examina, il lui trouva l'étoffe d'un combattant, mais la saison était terminée et il n'y avait plus rien à faire à New-York. Il lui conseilla de retourner à Akron, de reprendre son travail à la minoterie, de jouer au football, de se soigner et d'attendre qu'il lui fasse signe. Gus s'en revint donc chez lui. C'était à peu près à la même époque que j'abandonnai la chaudronnerie.

Quelque temps après, était conclu le match entre Corbett et Fitzsimmons. Ce dernier vint à Carson pour s'entraîner, et Corbett, qui avait déjà fait un léger travail, se décida à partir pour le Nevada. Il avait avec lui Charlie White comme conseiller, Billy Brady son manager et Billy Delaney, qui l'avait entraîné lors de son grand combat avec Sullivan à la Nouvelle-Orléans.

— Charlie, dit Corbett, je n'ai pas besoin d'hommes scientifiques pour m'entraîner pour ce combat. Fitzsimmons est un homme dur et maladroit et j'ai besoin de quelque grand type solide, qui combatte



« J'AI JUSTE L'HOMME QU'IL VOUS FAUT » DIT WHITE.

dans son genre. Je n'ai pas besoin d'un punching ball humain, de quelqu'un qui fasse une exhibition avec moi et qui me force à un match scientifique. Ce que je veux, c'est un bonhomme solide, dur, avec qui j'aurai un vrai combat tous les jours. Plus il sera grand et fort, mieux cela vaudra.

— J'ai juste l'homme qu'il vous faut, dit Charlie, et il lui décrivit le joueur de football d'Akron.

— Justement, dit Jim, je vais jouer à Cleveland et dans deux ou trois villes de l'Ouest. Télégraphiez-lui de se trouver au théâtre à Cleveland lundi soir, et ainsi je pourrai le voir.

(A Suivre.) J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

QUEL EST CET OBJET?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts (1).

Nous donnons aujourd'hui la photographie du magnifique chronomètre en or, d'une valeur de 500 francs, qui constitue le premier prix de notre grand concours. Nous avions songé tout d'abord à un objet d'art, mais il nous a semblé qu'un chronomètre rendrait plus de services et conviendrait mieux à l'heureux lecteur de la *Vie au Grand Air* qui prendra la première place de notre concours.

Nous continuons la série d'énigmes sportives que nous posons chaque semaine aux concurrents et qui dureront jusqu'à la complète publication des mémoires de Jeffries.

Dans le texte de notre feuilleton, on trouvera trois mots composés en caractères italiques, il s'agit de substituer à chacun d'eux un mot équivalent, qui ne change rien au sens de la phrase et choisi de telle façon qu'avec l'ensemble des lettres formant les trois mots nouveaux, on puisse en les disposant dans un ordre à trouver, désigner un objet que tout bon sportsman doit posséder.

LE CHRONOMÈTRE JUST EN OR, ET SA CHAINE, D'UNE VALEUR DE 500 FRANCS, PREMIER PRIX DU CONCOURS DE JEFFRIES.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Nous rappelons que 2.000 francs de prix ont été affectés à ce concours ; en voici la liste :

1er Prix : *Un magnifique chronomètre Just avec chaîne en or, valeur 500 francs.*

2e Prix : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*

3e Prix : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*

4e Prix : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*

5e Prix : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, voleur : 140 francs.*

6e Prix : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page II des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

Calchas.

PETITE CORRESPONDANCE

A plusieurs lecteurs. — Il nous est impossible, sans nous départir de la plus élémentaire impartialité, de donner aucun renseignement supplémentaire sur les questions posées.

Doct. G., a Bologne. — Une transposition de chiffre nous a fait dire que la taille de Jeffries était de 1 m. 78 au lieu de 1 m. 87. Le poids et le tour de taille sont bien de 102 k. 600 et 0 m. 82.

C.

(1) Voir les numéros depuis le 696.